



ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

ΑΡΙΘ.: 93/74 Βλέπετε το πλήρες κείμενο

Είδος Εγγράφου: ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΦΕΚ: 293Α

Μέγεθος κειμένου: 600 KB

Ν.Δ. 93/74 της 4/7.10.1974 (ΦΕΚ 293 Α) : Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εν Λονδίνω Συμβάσεως «περί Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση, 1972»

Άρθρον 1

1. Κυρούται η εις την Τελικήν Πράξιν της συνελευθούσης εν Λονδίνω από 4ης μέχρις 20ης Οκτ. 1972, Διεθνούς Διασκέψεως προς αναθεώρησιν των Δ. Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση προσηρτημένη ως Προσάρτημα Ι, Σύμβασις περί των Διεθνών <Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση>, υπογραφείσα την 20ην Οκτ. 1972, μετά των συνημμένων αυτή Κανονισμών, Παραρτημάτων και Ψηφισμάτων, ών το κείμενον εις την Αγγλικήν και εν μεταφράσει εις την Ελληνικήν, είναι προσηρτημένα τω παρόντι. Εν περιπτώσει συγκρούσεως μεταξύ των δύο κειμένων υπερισχύει το Αγγλικόν.

2. Η έναρξις ισχύος της κυρουμένης Συμβάσεως και των συνημμένων ταύτη Δ. Κανονισμών ορισθήσεται δια Π.Δ/τος.

Άρθρον 2

Οι προσηρτημένοι τη δια του παρόντος, κυρουμένη Συμβάσει Δ. Κανονισμοί δέον, υπό τας προϋποθέσεις του περί <Εφαρμογής> Κανόνος 1, Μέρους Α' τούτων, να τηρώνται υποχρεωτικώς :

α. Υπό μεν των, υπό Ελληνικήν σημαίαν, πλοίων οπουδήποτε της υδρογείου πλέουσα.

β. Υπό δε των υπό ξένας σημαίας Χωρών μετεχουσών της Συμβάσεως τοιούτων, οσάκις πλέουσιν εντός των Ελληνικών χωρικών υδάτων.

Άρθρον 3

Απαγορεύεται, από της ισχύος της κυρουμένης Συμβάσεως, ο απόπλους εξ ελληνικών λιμένων των εις τας διατάξεις αυτής υπαγομένων πλοίων, υπό Ελληνικήν ή ξένας σημαίας, Χωρών μετεχουσών της Συμβάσεως, εφ' όσον δεν πληρούν τους δι' αυτής και των συνημμένων αυτή Κανονισμών και Παραρτημάτων θεσπιζομένους όρους.

Άρθρον 4

Αρμόδια Αρχαί δια την εφαρμογήν του παρόντος Ν.Δ/τος είναι εν μεν τη ημεδαπή η Επιθεώρησις Εμπορικών Πλοίων (ΕΕΠ) και αι Λιμενικαί Αρχαί, εν δε τη αλλοδαπή, προκειμένου περί πλοίων υπό Ελληνικήν σημαίαν, Αξιωματικοί Λ.Σ., ασκούντες διοικητικά καθήκοντα ναυτιλίας και ελλείψει τούτων αι Ελληνικαί Προξενικαί Αρχαί.

Άρθρον 5

1. Αι παραβάσεις των διατάξεων της δια του παρόντος Ν.Δ/τος κυρουμένης Συμβάσεως, ως και των κατ' εξουσιοδότησιν του παρόντος εκδιδόμενων Π.Δ/των και Κανονισμών, τιμωρούνται – ανεξαρτήτως πάσης άλλης ποινικής ή πειθαρχικής διώξεως – δια προστίμου οριζομένου δια Π.Δ/τος και δυναμένου να αυξηθῆ μέχρι του διπλασίου, εν περιπτώσει υποτροπής.

2. Το πρόστιμον επιβάλλεται δι' ητιολογημένης αποφάσεως υπό των περί ών το άρθρ. 3, Αρχών. Κατά της επιβαλλούσης το πρόστιμον αποφάσεως και όντος τριάκοντα ημερών από της κοινοποιήσεως της επιτρέπεται προσφυγή ενώπιον του Υπουργού Ε.Μ.

3. Η προσφυγή των ενδιαφερομένων εις τον Υπουργόν Ε.Ν., δεν έχει ανασταλτικήν ισχύν, ως προς την

καταβολή του προστίμου, το οποίο δυνατόν να καταστή επιτρεπτόν, εν όλω ή εν μέρει, κατά τα ορισθησόμενα εν τη εκδοθησομένη επί της εφέσεως απόφασι.

4. Δύνανται, δια της επιβαλλούσης το πρόστιμον αποφάσεως και από της κοινοποιήσεως αυτής εις τον πλοίαρχον ή τον πλοιοκτήτην, ν' απαγορευθή ο απόπλους του πλοίου μέχρι πληρωμής του προστίμου ή καταθέσεως εις την εκδούσαν την απ'οφασιν ταύτην Αρχήν εγγυητικής επιστολής ανεγνωρισμένης Τραπεζής δι' ίσον ποσόν.

Άρθρον 6

1. Οι έλληνες Πλοίαρχοι εμπορικών πλοίων υποχρεούνται όπως παρέχουν την συνδρομήν των δια την εύρυθμον λειτουργίαν του, παρά τω Αρχηγείω Λιμενικού Σώματος, συστήματος αναφοράς εντοπισμού θέσεως πλοίων, εφ' όσον κινούνται εις τον καλυπτόμενον υπό του συστήματος χώρον.

2. Δια Π.Δ/τος καθορίζονται αι, κατά τ' ανωτέρω, υποχρεώσεις των Ελλήνων Πλοίαρχων, αναλόγως της κατηγορίας των πλοίων των και των υπ' αυτών εκτελουμένων πλόων, ο τρόπος συντάξεως και αποστολής των απαιτούμενων αναφορών, αι παρεχόμεναι ατέλεια ως και πάσα ετέρα αναγκαία λεπτομέρεια.

Άρθρον 7

[*Αρχή Τροποποίησης*] «Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, επιτρέπεται να:». - **ΑΝΤΙΚ. ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΕΔΑΦΙΟΥ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 7 ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 6 ΤΟΥ ΑΡΘ. 18 ΤΟΥ Ν. 4504/17, ΦΕΚ-184 Α/29-11-17 [Τέλος Τροποποίησης]**

α. Γίνονται αποδεκταί συμπληρώσεις και τροποποιήσεις της κυρουμένης Συμβάσεως και των προσητημένων αυτή Κανονισμών, προβλεπόμεναι υπό του άρθρ. VI αυτής.

β. Εξουσιοδοτώνται διεθνούς κύρους ελληνικοί ή ξένοι Νηογνώμονες ή Οργανισμοί δια την διενέργειαν επιθεωρήσεων πλοίων υπό ελληνικήν σημαίαν προς πιστοποίησιν της συμμορφώσεως των προς τας απαιτήσεις των συνημμένων τη κυρουμένη Συμβάσει Κανονισμών και Παραρτημάτων.

<γ. Εγκρίνονται και αρχίζουν να ισχύουν Κανονισμοί που αναφέρονται στην εκτέλεση των κειμένων που κυρώνονται με ο παρόν ν.δ/γμα>.

Η περιπτ. γ' αντικαταστάθηκε απ την παρ. 1 άρθρου δωδεκάτου Νομ. 1757/25-29 Φεβρ. 1988 (ΦΕΚ Α' 37).

δ. Καθορίζονται αι περιπτώσεις απαγορεύσεως απόπλου υπό ελληνικήν ή ξένην σημαίαν πλοίων δια παραβάσεις ή μη συμμόρφωσιν προς τας διατάξεις των κυρουμένων κειμένων και των, κατ' εξουσιοδότησιν του παρόντος Ν.Δ/τος, εκδιδομένων Κανονισμών.

ε. Επεκτείνεται, εν όλω ή εν μέρει, η εφαρμογή των κυρουμένων κειμένων και των, κατ' εξουσιοδότησιν του παρόντος Ν.δ/τος, εκδιδομένων Κανονισμών επί πάσης κατηγορίας καταπλεόντων εις ελληνικούς λιμένας πλοίων υπό σημαίαν Κρατών μη κυρωσάντων ή μη προσχωρησάντων εις την κυρουμένην Σύμβασιν.

Βλ. Π.Δ. 403/1980.

ς. Αναστέλλεται, εν όλω ή εν μέρει, η εφαρμογή των κυρουμένων κειμένων εν περιπτώσει πολέμου.

ζ. Ρυθμίζεται πάσα ετέρα λεπτομέρεια αναγκαία δια την εφαρμογήν των κυρουμένων κειμένων και του παρόντος Ν.Δ/τος.

<2. Με απόφαση του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας επιτρέπεται :

α. Να γίνονται αποδεκτά, εγκεκριμένα από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), συστήματα πορειογράφησης πλοίων (ROUTEING SYSTEMS),

β. να θεσπίζονται για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα ειδικές διατάξεις σχετικές με τα λιμάνια, τους όρμους αγκυροβολίας έξω από τα λιμάνια, ποτάμια ή εσωτερικούς υδάτινους δρόμους που συνδέονται με την ανοικτή θάλασσα και διαπλέονται από ποντοπόρα πλοία, και

γ. να καθορίζονται ειδικές διατάξεις σχετικές με τον αριθμό, τη θέση, την απόσταση ή το τόξο ορατότητας των φανών ή των σχημάτων, καθώς επίσης και με την τοποθέτηση και τα χαρακτηριστικά των συσκευών ηχητικών σημάτων, για πλοία ειδικής κατασκευής ή προορισμού που δεν μπορούν να συμμορφωθούν πλήρως με τους σχετικούς κανόνες των <Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν θαλάσση 1972>.

Η παρ. 2 προστέθηκε από την παρ. 2 άρθρου δωδεκάτου Νομ. 1757/25-29 Φεβρ. 1988 (ΦΕΚ Α' 37).

Άρθρον 8

1. Από της θέσεως εν ισχύι της δια του παρόντος κυρουμενης Συμβάσεως καταργείται ο Νομ. 5849/1933 περί <Κυρώσεως ή θέσεως εν ισχύι Δ. Κανονισμών> περί αποφυγής συγκρούσεως των πλοίων>.
2. Άπαντα τα υπό των διατάξεων του παρόντος Ν.Δ/τος προβλεπόμενα Π.Δ/τα εκδίδονται τη προτάσει του επί της Εμπορικής Ναυτιλίας Υπουργού.

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ προς ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1872

1. Τη προσκλήσει του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού συνεκλήθη Διάσκεψις εν Λονδίνω από της 4^{ης} Οκτωβρίου μέχρι της 20^{ης} Οκτ. 1972 προς τον σκοπόν αναθεωρήσεως των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση , 1960.
2. Άπαντα τα υπό των διατάξεων του παρόντος Ν.Δ/τος προβλεπόμενα Π.Δ/τα εκδίδονται τη προτάσει του επί της Εμπορικής Ναυτιλίας Υπουργού.

ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΣ προς ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΙΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1972

1. Τη προσκλήσει του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού συνεκλήθη Διάσκεψις εν Λονδίνω από της 4^{ης} Οκτωβρίου μέχρι της 20^{ης} Οκτ. 1972 προς τον σκοπόν αναθεωρήσεως των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση 1960.
2. Αι κυβερνήσεις των κάτωθι Κρατών αντεπροσωπεύθησαν εν τη Διασκέψει δι' Αντιπροσωπειών:

Αργεντινή Δημοκρατία Κορέας
 Αυστραλία Κουβέιτ
 Βέλγιον Λιβερία
 Βραζιλία Μεξικόν
 Βουλγαρία Κάτω Χώραι
 Καναδάς Νέα Ζηλανδία
 Κεντρική Αφρικανική Νιγηρία
 Δημοκρατία Νορβηγία
 Χιλή Παναμάς
 Κούβα Φιλιππίνες
 Δανία Πολωνία
 Ομοσπονδιακή Δημοκρατία Πορτογαλία
 της Γερμανίας Ρουμανία
 Φινλανδία Νότιος Αφρική
 Γαλλία Ισπανία
 Γκάνα Σουηδία
 Ελλάδα Ταϊλάνδη
 Ισλανδία Ενωσις Σοβιετικών
 Ινδία Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών
 Ινδονησία Ηνωμένον Βασίλειον
 Ιράν της Μεγάλης Β/νίας
 Ιρλανδία και Β. Ιρλανδίας
 Ιταλία Ην/ναι Πολ/αι της
 Αμερικής
 Ιαπωνία Βενεζουέλα
 Δημοκρατία του Κεμέρ Βιετνάμ
 Δημοκρατία του Ζαΐρ

3. Οι Κυβερνήσεις των 'κάτωθι Κρατών αντεπροσωπεύθησαν εν τη Διασκέψει δια Παρατηρητών :

Ιράκ Πακιστάν

Λίβανος Ελβετία

Αραβική Δημοκρατία της Λιβύης

Η Κυβέρνησις του Χονγκ - Κονγκ απέστειλεν επίσης Παρατηρητήν.

4. Οι κάτωθι διακυβερνητικοί οργανισμοί απέστειλαν εκπροσώπους εις την Διάσκεψιν:

Ηνωμένα Έθνη

Οικονομική Επιτροπή δια την Ευρώπην (Ε.Σ.Ε.)

Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

5. Οι κάτωθι μη διακυβερνητικοί οργανισμοί εξεπροσωπήθησαν εν τη Διασκέψει υπό Παρατηρητών:

Διεθνής Ένωσις Φαρικών Αρχών (ΙΑΙΑ),

Διεθνής Συνομοσπονδία Ενώσεων Ελευθέρου Εμπορίου (ICFTU),

Διεθνές Ναυτικόν Επιμελητήριον (ICS),

Διεθνής Ένωσις Πλοηγών Θαλάσσης (IMPA),

Διεθνές Ναυτικόν Όργανον Εταιρειών Πετρελαίου (OCIMF),

Διαρκής Διεθνής Ένωσις Συνεδρίων Ναυσιπλοΐας (PIANC).

6-9. (Αφορώσι την εκλογήν προεδρείου και μελών επιτροπών).

10. Η Διάσκεψις είχαν ως βάσιν των συζητήσεων της τα κάτωθι κείμενα :

- Τους Διεθνείς Κανονισμούς προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν θαλάσση 1960.

- Σχέδιον Συμφωνίας, ομού μετά σχεδίου Κανονισμών και Παραρτημάτων, τα οποία είχαν προετοιμασθή υπό του ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΥ Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού και αποσταλή εις κυβερνήσεις προς της ενάρξεως της Διασκέψεως.

- Προτάσεις και σχόλια , περιλαμβανούσας και τροποποιήσεις εις τα ύπερθεν μνημονευόμενα κείμενα, υποβληθείσας εις την Διάσκεψιν υπό ενδιαφερομένων κυβερνήσεων και οργανισμών.

11. Ως αποτέλεσμα των διαβουλεύσεων της, ως αύτα περιέχονται εις τα πρακτικά των συνόδων της ολομελείας και εις τα πρακτικά και τας εκθέσεις των αντιστοιχών Επιτροπών, η Διάσκεψις υιοθέτησε και ήνοιξε προς υπογραφήν και προσχώρησιν:

ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ προς ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ 1872

Εις ήν προσαρτώνται οι Κανόνες και λοιπά Παραρτήματα, τα οποία συνθέτουν τους Διεθνείς Κανονισμούς προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση, 1972.

Η Σύμβασις και οι Κανονισμοί συνιστούν το Προσάρτημα 1 της παρούσης Τελικής Πράξεως.

12. Η Διάσκεψις υιοθέτησεν επίσης Ψηφίσματα επί των ακόλουθων θεμάτων :

- συμμετοχής εις την Συνέλευσιν του Οργανισμού, μετά δικαιώματος ψήφου, απάντων των Συμβαλλομένων Μερών, οποτεδήποτε πρόκειται να εξετασθούν τροποποιήσεις εις τους Κανονισμούς (Ψήφισμα 1),

- ταχείας καταθέσεως των οργάνων επικυρώσεως, εγκρίσεως, αποδοχής ή προσχωρήσεως (Ψήφισμα II),

τα κείμενα των οποίων επισυνάπτονται τη παρούση Τελική Πράξι ως Προσαρτήματα 2 και 3.

13. Το κείμενον της παρούσης Τελικής Πράξεως, εν ενί πρωτοτύπω αντιτυπω εις την Αγγλικήν, Γαλλικήν, Ρωσικήν και Ισπανικήν γλώσσας, ομού μετά κειμένων της Συμβάσεως περί των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων Εν Θαλάσση , 1972, και των αυτή προσηρηθέντων Κανονισμών και Ψηφισμάτων της Διασκέψεως, τα οποία είναι εις την Αγγλικήν και Γαλλικήν, θα κατατεθούν εις τον Διακυβερνητικόν Ναυτιλιακόν Συμβουλευτικόν Οργανισμόν. Επίσημοι μεταφράσεις των προσηρηθέντων Συμβάσεων, Κανονισμών και Ψηφισμάτων θα ετοιμασθώσιν εις την Ρωσικήν και Ισπανικήν γλώσσας και θα κατατεθώσιν ομού μετά της παρούσης Τελικής Πράξεως.

14. Ο Γενικός Γραμματεύς του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού θ' αποστείλη, όταν ετοιμασθώσιν, και επικεκρωμένα αντίγραφα των επίσημων μεταφράσεων Συμβάσεως, Κανονισμών και Ψηφισμάτων εις εκάστην των προσκληθεισών όπως αποστείλουν Αντιπροσώπους εις την παρούσαν Διάσκεψιν Κυβερνήσεων.

ΕΙΣ ΠΙΣΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ οι υπογεγραμμένοι έθεσαν τας υπογραφάς των εις την παρούσαν Τελικήν Πράξιν.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ την εικοστήν ημέρα του Οκτωβρίου του χιλιοστού εννεακοσιοστού εβδομηκοστού

δευτέρου έτους.

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ, 1872.

Τα Συμβαλλόμενα εις την παρούσαν Σύμβασιν Μέρη,

ΕΠΙΘΥΜΟΥΝΤΑ να διατηρήσουν υψηλόν επίπεδον ασφαλείας εν θαλάσση,

ΕΝ ΕΠΙΓΝΩΣΕΙ της ανάγκης αναθεωρήσεως και εκσυγχρονισμού των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν θαλάσση των προσηρτημένων , εις την Τελικήν Πράξιν της Διεθνούς Διασκέψεως περί Ασφαλείας της Ανθρωπίνης Ζωής εν θαλάσση, 1960,

ΜΕΤΑ ΘΕΩΡΗΣΙΝ των Κανονισμών τούτων υπό το φως των εξελίξεων, αφή ής ενεκρίθησαν ούτοι,

ΣΥΝΕΦΩΝΗΘΗΣΑΝ ως έπεται :

Γενικαί υποχρεώσεις

Άρθρον Ι

Τα Μέρη της παρούσης Συμβάσεως αναλαμβάνουν να θέσουν εις εφαρμογήν τους Κανόνας και λοιπά Παραρτήματα, τους συνιστώντας τους Διεθνείς Κανονισμούς προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση, 1972, (αναφερομένους ως <Κανονισμούς>), τους ώδε προσηρτημένους.

Υπογραφή, Επικύρωσις, Αποδοχή, Έγκρισις και Προσχώρησις

Άρθρον ΙΙ

1. Η παρούσα Σύμβασις θα παραμείνη ανοικτή προς υπογραφήν μέχρι της 1^{ης} Ιουν. 1973, έκτοτε δε θα παραμείνη ανοικτή προς προσχώρησιν.

2. Κράτη Μέλη των Ηνωμένων Εθνών ή τινος των Εξειδικευμένων Οργανισμών ή της Διεθνούς Επιτροπής Ατομικής Ενεργείας ή μέρη του θεσμού του Διεθνούς Δικαστηρίου δύνανται να καταστούν Μέρη της Παρούσης Συμβάσεως δια:

α. Της υπογραφής άνευ επιφυλάξεως ως προς επικύρωσιν, αποδοχήν ή έγκρισιν.

β. Της υπογραφής υπό τον όρον της επικυρώσεως, αποδοχής ή εγκρίσεως ακολουθουμένης υπό επικυρώσεως, αποδοχής ή εγκρίσεως ή

γ. Της προσχωρήσεως.

3. Η επικύρωσις, αποδοχή, έγκρισις ή Προσχώρησις θα πραγματοποιήται δια της καταθέσεως, προς τον σκοπόν αυτόν, ενός οργάνου εις τον Διακυβερνητικόν Ναυτιλιακόν Συμβουλευτικόν Οργανισμόν (εφεξής καλούμενον <Οργανισμόν>), όστις θα πληροφορή τας Κυβερνήσεις των Κρατών, τα οποία έχουν υπογράψει ή προσχωρήσει εις την παρούσαν Σύμβασιν, περί της καταθέσεως ενός τοιούτου οργάνου, ως και περί της ημερομηνίας καταθέσεώς του.

Εδαφική Εφαρμογή

Άρθρον ΙΙΙ

1. Τα Ηνωμένα Έθνη, εις άς περιπτώσεις έχουσι την Διοίκησιν εδάφους τινός ή οιοδήποτε Συμβαλλόμενον Μέρος υπεύθυνον δια τας διεθνείς σχέσεις εδάφους τινός, δύνανται ανά πάσαν στιγμήν, δια γραπτής δηλώσεως απευθυνομένης ΠΡΟΣ τον Γενικόν Γραμματέα του Οργανισμού)εφεξής αναφερόμενον ως <Γενικόν Γραμματέα>), να επεκτείνουν την εφαρμογήν της παρούσης Συμβάσεως εις το τοιούτον έδαφος.

2. Η παρούσα Σύμβασις θα επεκτείνεται εις το εν τη γραπτή δηλώσει κατονομαζόμενον έδαφος, είτε από της ημερομηνίας της λήψεώς της, είτε από της ημερομηνίας της καθοριζομένης εν τη δηλώσει.

3. Οιαδήποτε δήλωσις, γενομένη συμφώνως προς την παρ. 1 του παρόντος Άρθρου, δύνανται ν' ανακληθη καθ' όσον αφορά εις το εν τη δηλώσει μνημονευόμενον έδαφος και η επέκτασις της παρούσης Συμβάσεως εις το έδαφος τούτο θα παύση μετά έν έτος ή μετά πάσαν άλλην μακροτέραν χρονικήν περιόδον, ως δύνανται να καθορίζεται κατά τον χρόνον της ανακλήσεως.

4. Ο Γενικός Γραμματέυς θα ειδοποιή πάντα τα Συμβαλλόμενα Μέρη περί της δηλώσεως επεκτάσεως ή ανακλήσεως πάσης επεκτάσεως γνωστοποιούμενης συμφώνως προς το παρόν Άρθρον.

Θέσις εν ισχύι.

Άρθρον ΙV

1. α. Η παρούσα Σύμβασις θα τεθή εν ισχύι δώδεκα μήνας μετά την ημερομηνίαν, κατά την οποίαν τουλάχιστον 15 Κράτη, το σύνολον των εμπορικών στόλων των οποίων θα συνιστά ποσοστόν ουχί μικρότερον του 65% κατ' αριθμόν ή χωρητικότητα του παγκοσμίου στόλου πλοίων 100 κοχ. και άνω, οποιοδήποτε στοιχείον ήθελεν επιτευχθή πρώτον, θα καταστούν Μέρη αυτής.

β. Ανεξαρτήτως των διατάξεων του εδαφ. (I) της παρούσης παραγράφου, η παρούσα Σύμβασις δεν θα τεθή εν ισχύι προ της 1^{ης} Ιαν. 1976.

2. Η θέσις εν ισχύι δια Κράτη, τα οποία επικυρουν, αποδέχονται, εγκρίνουν ή προσχωρούν εις την παρούσαν Σύμβασιν, συμφώνως τω Άρθρ. II μετά την πληρωσιν των εν εδαφ. 1 (1) καθοριζομένων προϋποθέσεων και προ της θέσεως εν ισχύι της Συμβάσεως, θα πραγματοποιηθή την ημερομηνίαν θέσεως εν ισχύι της Συμβάσεως.

3. Η θέσις εν ισχύι δια Κράτη, τα οποία επικυρουν, αποδέχονται, εγκρίνουν ή προσχωρούν μετά την ημερομηνία, κατά την οποίαν η παρούσα Σύμβασις θέλει τεθή εν ισχύι, θα πραγματοποιηθή την ημερομηνίαν καταθέσεως ενός οργάνου συμφωνως τω Άρθρ. II.

4. Μετά την ημερομηνίαν θέσεως εν ισχύι τροποποιήσεως τινος εις την παρούσαν Σύμβασιν, συμφώνως προς την παρ. 3 του Άρθ. VI, οιαδήποτε κύρωσις, αποδοχή, έγκρισις ή προσχώρησις θ' αναφέρεται εις την Σύμβασιν, ως ετροποποιήθη.

5. Την ημερομηνίαν θέσεως εν ισχύι της παρούσης Συμβάσεως, οι Κανονισμοί θ' αντικαταστήσουν και καταργήσουν τους Διεθνείς Κανονισμούς προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση, 1960.

6. Ο Γενικός Γραμματεύς θα ειδοποιήσας τας Κυβερνήσεις των Κρατών, τα οποία υπέγραψαν ή προσχώρησαν εις την παρούσαν Σύμβασιν, περί της ημερομηνίας θέσεως της εν ισχύι.

Διάσκεψις Αναθεωρήσεως

Άρθρον V

1. Υπό του Οργανισμού δύναται να συγκαλήται Διάσκεψις προς τον σκοπόν αναθεωρήσεως της παρούσης Συμβάσεως ή των Κανονισμών ή αμφοτέρων.

2. Ο Οργανισμός θα συγκαλή Διάσκεψιν των Συμβαλλομένων Μερών προς τον σκοπόν αναθεωρήσεως της παρούσης Συμβάσεως ή των Κανονισμών ή αμφοτέρων, τη αιτήσει ουχί ελάσσονος του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων Μερών.

Τροποποιήσεις Κανονισμών

Άρθρον VI

1. Οιαδήποτε τροποποιήσις των Κανονισμών, προτεινομένη υπό τινος Συμβαλλομένου Μέρους, θα εξετάζεται εις τον Οργανισμόν τη αιτήσει του Μέρους τούτου.

2. Εάν γίνη αποδεκτή υπό της πλειοψηφίας των δυο τρίτων των παρόντων και ψηφιζόντων εν τη Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας του Οργανισμού, η τοιαύτη τροποποιήσις θα γνωστοποιήται εις άπαντα τα Συμβαλλόμενα Μέρη και Μέλη του Οργανισμού τουλάχιστον έξ μήνας προ της εξετάσεώς της υπό της Συνελεύσεως του Οργανισμού. Οιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος, το οποίον δεν τυγχάνει Μέλος του Οργανισμού, θα έχη το δικαίωμα να συμμετάσχη κατά την εξέτασιν της τροποποιήσεως υπό της Συνελεύσεως.

3. Εάν γίνη αποδεκτή υπό της πλειοψηφίας των δυο τρίτων των παρόντων και ψηφιζόντων εν τη Συνελεύσει, η τροποποιήσις θα γνωστοποιήται υπό του Γενικού Γραμματέως προς άπαντα τα Συμβαλλόμενα Μέρη προς αποδοχήν.

4. Μία τοιαύτη τροποποιήσις θα τίθεται εν ισχύι εις ημερομηνίαν καθοριζομένην υπό της Συνελεύσεως κατά τον χρόνον της αποδοχής της, εκτός εάν περισσότερα του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων Μερών δηλώσουν εις τον Οργανισμόν την αντίρρησίν των ως προς την αποδοχήν, εις ημερομηνίαν προηγηθείσαν της κατά τον αυτόν χρόνον αποφάσεως της Συνελεύσεως. Η απόφασις της Συνελεύσεως, περί των αναφερομένων εν τη παρούση παραγράφω ημερομηνιών, θα λαμβάνεται υπό της πλειοψηφίας των δυο τρίτων των παρόντων και ψηφιζόντων.

5. Κατά την εν ισχύι θέσιν της, πάσα τροποποιήσις θα αντικαθιστά και υπερισχύη, δι' άπαντα τα Συμβαλλόμενα Μέρη, τα οποία δεν είχαν αντίρρησιν ως προς την αποδοχήν της, πάσης προηγουμένης διατάξεως, εις ήν η τροποποιήσις αυτή αναφέρεται.

6. Ο Γενικός Γραμματεύς θα πληροφορή άπαντα τα Συμβαλλόμενα Μέρη και Μέλη του Οργανισμού περί οιασδήποτε αιτήσεως και γνωστοποιήσεως, συμφώνως τω παρόντι άρθρω, και της ημερομηνίας, καθ' ήν πάσα τροποποιήσις μέλλει τεθή εν ισχύι.

Καταγγελία

Άρθρον VII

1. Η παρούσα Σύμβασις δύναται να καταγγελθή υπό τινός Συμβαλλομένου Μέρους κατά πάντα χρόνον μετά παρέλευσιν πέντε ετών από της ημερομηνίας, κατά την οποίαν η Σύμβασις ετέθη εν ισχύι δια το

Μέρος τούτο.

2. Η καταγγελία θα γίνεται δια της καταθέσεως σχετικής δηλώσεως εις τον Οργανισμόν. Ο Γενικός Γραμματεὺς θα πληροφορή ἅπαντα τα Συμβαλλόμενα Μέρη περί της λήψεως δηλώσεως καταγγελίας, ως και περί της ημερομηνίας καταθέσεως της.

3. Η καταγγελία θα λαμβάνει ισχυν ἕν ἔτος μετά την κατάθεσίν της ἢ μετά την λήξιν πάσης μακροτέρας περιόδου καθοριζόμενης εν τη δηλώσει.

Κατάθεσις και Εγγραφή

Άρθρον VIII

1. Η παρούσα Σύμβασις και οι Κανονισμοὶ θέλουσιν κατατεθῆ εἰς τον Οργανισμόν και ο Γενικός Γραμματεὺς θα διαβιβάσῃ επικεκυρωμένα πιστὰ αντίγραφα ταύτης εις ἀπάσας τὰς Κυβερνήσεις Κρατῶν, τὰ ὁποῖα υπέγραψαν τὴν παρούσαν Σύμβασιν ἢ προσεχώρησαν εἰς αὐτήν.

2. Ὅταν ἡ παρούσα Σύμβασις τεθῆ εν ἰσχύϊ, τὸ κείμενον της θα διαβιβάσθῃ ὑπὸ του Γενικοῦ Γραμματέως εἰς τὴν Γραμματειῶν των Ηνωμένων Ἐθνῶν πρὸς εγγραφήν και δημοσίευσιν, συμφώνως τῷ Ἀρθρ. 102 του Χάρτου των Ηνωμένων Ἐθνῶν.

Γλώσσαί

Άρθρον IX

Η παρούσα Σύμβασις συντετάγη, ὁμοῦ μετά των Κανονισμῶν, εἰς ἕν ἀντιτυπὸν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν και Γαλλικὴν γλώσσαν, ἀμφοτέρων των κειμένων ὄντων ἐξ ἴσου αὐθεντικῶν. Ἐπίσημοι μεταφράσεις εἰς τὴν Ρωσικὴν και Ἰσπανικὴν γλώσσαν θα καταρτισθοῦν και κατατεθοῦν μετά του υπογεγραμμένου πρωτοτύπου.

Εἰς ΠΙΣΤΩΣΙΝ ΤΩΝ ἈΝΩΤΕΡΩ ὁι υπογεγραμμένοι, ὄντες πλήρως ἐξουσιοδοτημένοι παρὰ των ἀντιστοίχων Κυβερνήσεων των πρὸς τον σκοπὸν αὐτὸν, υπέγραψαν τὴν παρούσαν Σύμβασιν.

ΕΓΕΝΕΤΟ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ τὴν εικοστὴν ἡμέρα του Ὀκτωβρίου του χιλιοστοῦ ἐνεακοσιοστοῦ ἐβδομηκοστοῦ δευτέρου ἔτους.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣῃ, 1972

ΜΕΡΟΣ Α'

ΓΕΝΙΚΑ

ΚΑΝΩΝ 1.

Εφαρμογή

α. Οἱ Κανόνες οὔτοι θα ἐφαρμόζονται ἐφ' ὅλων των πλοίων τῶσον εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, ὅσον και εἰς ἅπαντα τὰ ἐπ' αὐτῆς συγκοινωνοῦντα ὕδατα, τὰ διαπλευσίμα ὑπὸ ποντοπόρων πλοίων.

β. Οὐδεμία διάταξις των παρόντων Κανόνων θα ἐμποδίζῃ τὴν ἐφαρμογὴν ἐδικῶν διατάξεων θεσπιζομένων ὑπὸ ἀρμοδίας Ἀρχῆς, σχετικῶν πρὸς τους ἐξωθι λιμένων ὄρμους ἀγκυροβολίας, τους λιμένας, ποταμοὺς, λίμνας ἢ ἐσωτερικὰς ὑδατίνας ὁδοὺς συνδεομένας μετά της ἀνοικτῆς θαλάσσης και διαπλευσίμους ὑπὸ ποντοπόρων πλοίων. Τοιαῦτα ἐδικαῖα διατάξεις θα προσαρμῶζονται, κατὰ τὸ δυνατόν περισσότερον, πρὸς τους παρόντας Κανόνες.

(γ) <Οἱ διατάξεις των παρόντων Κανονισμῶν δὲν θα ἐμποδίζουσι τὴν ἐφαρμογὴν ἐδικῶν Κανόνων που θεσπίζονται ἀπὸ τὴν Κυβέρνηση ὁποιοῦδήποτε Κράτους ἀναφορικὰ με πρόσθετους φανούς θέσεως ἢ ορατῆς συνεννόησης, σχημάτων ἢ ἠχητικῶν σημάτων δια σειρήνος των πολεοδομικῶν πλοίων και πλοίων που πλέουσι ἐν νηοπομπῇ ἢ ἀναφορικὰ με πρόσθετους φανούς θέσεως ἢ ορατῆς συνεννόησης ἢ σχημάτων ἀλιευτικῶν πλοίων ἀσχολούμενων με ἀλιεῖα κατὰ στολίσκους. Οἱ ἐν λόγῳ πρόσθετοι φανοὶ θέσεως ἢ ορατῆς συνεννόησης, σχήματα ἢ σήματα σειρήνας θα εἶναι, ὅσο εἶναι δυνατόν, τέτοια ὥστε να μὴ εἶναι, ὅσο εἶναι δυνατόν, τέτοια ὥστε να μὴ εἶναι δυνατόν να ληφθοῦν ἀπὸ λάθος ὅπως ὁποιοῦδήποτε φανός, σχῆμα ἢ σῆμα που καθιερῶνεται ἀλλοῦ ἀπὸ τους παρόντες Κανόνες>.

Η παρ. γ τροποποιήθηκε ἀπὸ τὴν παρ. I του παραρτήματος του ἀρθρ. I Π.Δ. 233/22 Ἰουν. – 5 Ἰουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

δ. Ὑπὸ του Οργανισμοῦ δύνανται να υιοθετῶνται συστήματα διαχωρισμοῦ της κυκλοφορίας σύμφωνα πρὸς τους σκοποὺς των παρόντων Κανόνων.

<(ε) Ὅποτεδήποτε μία ἐνδιαφερόμενη Κυβέρνηση κρίνει ὅτι ἕνα πλοῖο ἐδικῆς κατασκευῆς ἢ προορισμοῦ δὲν μπορεῖ να συμμορφωθῆ πλήρως πρὸς τὴν διατάξειν ὁποιοῦδήποτε ἀπὸ τους παρόντες κανόνες ἀναφορικὰ με τον ἀριθμὸ, θέση, ἀπόσταση ἢ τόξο ορατότητας των φανῶν ἢ σχημάτων, καθὼς ἐπίσης και με τὴν τοποθέτησιν και τὰ χαρακτηριστικὰ των συσκευῶν ἠχητικῶν σημάτων το πλοῖο θα συμμορφῶνεται με ἄλλες ὅμοιες διατάξεις σχετικῆς με τον ἀριθμὸ, θέση, ἀπόσταση ἢ τόξο ορατότητας των φανῶν ἢ σχημάτων, καθὼς ἐπίσης και με τὴν τοποθέτησιν και τὰ χαρακτηριστικὰ των συσκευῶν ἠχητικῶν σημάτων,

που η Κυβέρνησή του κρίνει ότι πληρούν όσο το δυνατόν περισσότερο τις απαιτήσεις των παρόντων κανόνων για το πλοίο αυτό» - *Η περ. ε τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 116/89, ΦΕΚ-52 Α*

ΚΑΝΩΝ 2.

Ευθύνη

α. Ουδεμία διάταξη των παρόντων Κανόνων απαλλάσσει οιοδήποτε πλοιοι ή τον πλοιοκτήτην, τον πλοίαρχον ή το πλήρωμα αυτού, εκ των συνεπειών οιασδήποτε αμελείας ως προς την συμμόρφωσιν προς τους παρόντας Κανόνες ή αμελείας αφορώσης εις την λήψιν οιασδήποτε προληπτικών μέτρων υπαγορευόμενων υπό της κοινής εμπειρίας ή των ειδικών συνθηκών της περιστάσεως.

β. Κατά την εφαρμογήν και συμμόρφωσιν προς τους παρόντας Κανόνες, η δέουσα προσοχή θα δίδεται εις όλους τους κινδύνους ναυσιπλοίας και συγκρούσεως, ως και τας οιασδήποτε ειδικάς περιστάσεις, περιλαμβανομένων και των περιορισμών των εμπλεκόμενων πλοίων, ως εκ των οποίων ήθελε κριθῆ αναγκαία εκτροπή εκ των παρόντων Κανόνων, προκειμένου ν' αποφευχθῆ ἄμεσος κίνδυνος.

ΚΑΝΩΝ 3.

Γενικοί Ορισμοί

Προς τους σκοπούς των παρόντων Κανόνων, εκτός εάν άλλως εις το κείμενον απαιτείται :

«(α) Η λέξη "σκάφος" περιλαμβάνει κάθε περιγραφή πλωτού μέσου, συμπεριλαμβανομένων των άνευ εκτοπίσματος σκαφών με πλευρικές πτέρυγες και υδροπλάνων, που χρησιμοποιούνται ή είναι ικανά να χρησιμοποιούνται ως μέσο μεταφοράς στο νερό» - *Αντικ. της περ. α του Κανόνα 3 με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α.*

β. Ο όρος <μηχανοκίνητον πλοιον> σημαίνει παν πλοίον προωθούμενον δια μηχανών,.

γ. Ο όρος <ιστιοφόρον πλοίον> σημαίνει παν πλοιοι κινουμενον δι' ιστίων, η υπό την προϋπόθεσιν ότι τυχόν εγκατεστημένη επ' αυτού μηχανή προώσεως δεν χρησιμοποιείται.

δ. Ο όρος <πλοιοι ασχολουμενον με την αλιειαν> σημαίνει παν πλοιοι αλιειον δια δικτύων, ορμιών, γρίπων ή πάλλης αλιευτικής συσκευής, η οποία περιορίζει την ικανότητα ελιγμών, αλλά δεν περιλαμβάνει πλοιοι αλιειον δια συρομένων ορμιών (συρτής) ή ετέρας αλιευτικής συσκευής, ήτις δεν περιορίζει την ικανότητα ελιγμών.

ε. Η λέξις <υδροπλάνων> περιλαμβάνει παν αεροσκάφος σχεδιασμένον να κινήται επί του ύδατος.

ς. Ο όρος <ακυβέρνητον πλοίον> σημαίνει παν πλοιοι, το οποίον, συνεπεία εξαιρετικής τινος περιστάσεως αδυνατεί να χειρίση ως απαιτείται υπό των παρόντων Κανόνων και, ως εκ τούτου, αδυνατεί ν' απομακρυνθῆ της πορείας ετέρου πλοίου.

ζ. ο όρος <πλοίοι περιορισμένης ικανότητος χειρισμών> σημαίνει παν πλοίοι, το οποίον, ως εκ της φύσεως της εργασίας του, περιορίζεται εις την ικανότητα του να χειρήση, ως απαιτείται υπό των παρόντων Κανόνων, και, ως εκ τούτου, αδυνατεί ν' απομακρυνθῆ της πορείας ετέρου πλοίου.

<Ο όρος <πλοία περιορισμένων ικανοτήτων χειρισμών> θα περιλαμβάνει, χωρίς αυτό να είναι περιοριστικό:>.

Η πιο πάνω φράση αντικαταστάθηκε από την παρ. 2 του παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

(i) Πλοίοι ασχολουμενον με την τοποθετησιν, συντήρησιν ή αφαιρέσιν Ναυτιλιακού βοηθήματος, υποβρυχίου καλωδίου ή αγωγού,

(ii) Πλοίοι ασχολουμενον εις επιχειρήσεις ελέγχου βυθού ή εκβαθύνσεως, ως και υδρογραφικά ή υποβρυχίου τοιαύτας,

(iii) Πλοίοι ασχολουμενον με τον εν πλώ ανεφοδιασμόν ή την εν πλώ διεκπεραίωσιν (εις έτερον πλοίοι) προσώπων, εφοδίων ή φορτίου,

(iv) Πλοιοι ασχολούμενον με την απονήωσιν ή προσνήωσιν αεροσκαφών,

(v) Πλοίοι ασχολουμενον εις επιχειρήσεις ναρκαλιείας,

(vi) Πλοίοι ασχολούμενον εις επιχείρησιν ρυμουλκήσεως, ήτις εμποδίζει σοβαρώς ρυμουλκούον και ρυμουλκούμενον πλοία της ικανότητός των να παρεκκλίνουν της πορείας των.

«(η) Ο όρος «πλοίο εμποδιζόμενο από το βύθμισμά του» σημαίνει μηχανοκίνητο πλοίο το οποίο εξαιτίας του βυθισματός του σε σχέση με το βάθος και το πλάτος των υδάτων που πλέει, περιορίζεται δραστικά στην ικανότητά του να παρεκκλίνει από την πορεία που ακολουθεί» - *αντικ. της περ. η του κανόνα 3 με το Π.Δ. 116/89, ΦΕΚ-52 Α*

θ. Ο όρος <εν πλώ> σημαίνει ότι έν πλοίοι δεν ευρίσκειται επ' ακγύρα ή προσδεδεμένον επί της ακτής ή προσηραγμένον.

i. Αι λέξεις <μήκος> και <πλάτος> ενός πλοίου σημαίνουν το ολικον του μήκος και μέγιστον πλάτος.

κ. Τα πλοία θα θεωρούνται εν όψει αλλήλων μόνον όταν το έν δύναται να γίνη οπτικώς αντιληπτόν παρά του ετέρου.

κα. Ο όρος <περιορισμένη ορατότης> σημαίνει οιαδήποτε κατάσταση, εις την οποίαν η ορατότης περιορίζεται υπό ομίχλης, αχλύος, πιπτούσης χιόνος, θυελλών, πυκνής βροχής, αμμοθυελλών ή ετέρων λοιπών συναφών αιτίων.

«(μ) Ο όρος "σκάφος με πλευρικές πτέρυγες" σημαίνει σκάφος πολλαπλής χρησιμότητος, το οποίο στην κυρίως χρήση του, πετάει χαμηλά στην επιφάνεια βελτιστοποιώντας το φαινόμενο επίδρασης επιφανείας»
- προσθ. περ. μ στον Κανόνα 3 με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α.

ΜΕΡΟΣ Β΄

ΚΑΝΟΝΕΣ ΧΕΙΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΛΕΥΣΕΩΣ

ΤΜΗΜΑ Ι

ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΟΙΑΝΔΉΠΟΤΕ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΟΣ

ΚΑΝΩΝ 4.

Εφαρμογή.

Οι Κανόνες του παρόντος Τμήματος των Κανονισμών εφαρμόζονται εις πάσαν κατάσταση ορατότητας.

<ΚΑΝΩΝ 5

Επιτήρησης (LOOK-OUT).

Παν πλοίον θα τηρή εν παντί χρονω την πρέπουσαν οπτικήν και ακουστικήν επιτήρησιν (LOOK OUT) ως και επιτήρησιν δια παντος διαθεσίμου πρόσφορου μέσου κατά τας επικρατούσας περιπτώσεις και συνθήκας, ούτως ώστε να έχη πλήρη εκτιμησιν της καταστάσεως και του κινδύνου συγκρούσεως.

ΚΑΝΩΝ 6.

Ασφαλής ταχύτης.

Παν πλοίον θα πλέη εν παντί χρονω μετ' ασφαλούς ταχύτητος, ούτως ώστε να δύναται να λαμβάνει πρέποντα και αποτελεσματικά μέτρα προς αποφυγήν συγκρούσεως και να ακινητή εντός της ενδεδειγμένης δια τας επικρατούσας περιστάσεις και συνθήκας αποστάσεως. Προς καθορισμον της ασφαλούς ταχύτητος, αι κάτωθι παράγοντες θα είναι μεταξύ εκείνων οίτινες θα λαμβάνονται υπ' όψιν:

α. Υφ' απάντων των πλοίων :

(i) η κατάσταση ορατότητας

(ii) η πυκνοτης κυκλοφορίας περιλαμβάνουσα και συγκεντρώσεις αλιευτικών πλοίων ή οιαδήποτε ετέρων πλοίων,

(iii) η ικανότης χειρισμού του πλοίου, ειδικώτερον δε η απόστασις ακινητοποιήσεως και η ικανότης στροφής υπό τας κρατούσας συνθήκας,

(iv) η κατά την νύκτα ύπαρξις προβαλλομένου φωτός (ανταυγείας), ως το τοιούτον εκ φώτων ξηράς ή εκ της ανακλάσεως των ιδίων του φώτων,

(v) η κατάσταση του ανέμου, της θαλάσσης και του ρεύματος, ως και η ύπαρξις πλησίων ναυτιλιακών κινδύνων,

(vi) το βύθισμα του πλοίου εν σχέσει προς το διατιθέμενον βάθος του ύδατος.

β. Επιπροσθέτως, υπό πλοίων μετά συσκευής RADAR εν λειτουργία:

(i) τα χαρακτηριστικά, η απόδοσις και οι περιορισμοί (αποδόσεως) της συσκευής RADAR,

(ii) οιοσδήποτε περιορισμός οφειλόμενος εις την εν χρήσει κλίμακα αποστάσεως του (RADAR),

(iii) η επίδρασις της καταστάσεως της θαλάσσης, του καιρού και λοιπών πηγών παρεμβολών επί του δια RADAR εντοπισμού,

(iv) κατά πόσον είναι δυνατόν να εντοπίσουν δια του RADAR μικρά πλοία, πάγοι και έτερα επιπλέοντα αντικείμενα εις επαρκή απόστασιν,

(v) ο αριθμός, αι θέσεις και κινήσεις των εντοπιζομένων δια του RADAR πλοίων

(vi) η πλέον ακριβής εκτίμησις της ορατότητος, ήτις είναι δυνατή όταν δια τον καθορισμόν της αποστάσεως των πέριξ πλοίων ή λοιπών αντικειμένων χρησιμοποιήται το RADAR>.

Οι κανόνες 5 και 6 αντικατεστάθησαν δια του Νομ. 635/1977

ΚΑΝΩΝ 7.**Κίνδυνοι Συγκρούσεως**

α. Παν πλοίοι θα χρησιμοποιή παν διαθέσιμον και κατάλληλον, κατά τας επικρατούσας περιστάσεις και συνθήκας, μέσον ίνα εκτιμήση εάν υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως. Υπαρχούσης οιασδήποτε αμφιβολίας, ο τοιούτος κίνδυνος θα θεωρηται ότι υπάρχει.

β. Δέον όπως γίνεται η πρόπουσα χρήση της συσκευής RADAR, εφ' όσον είναι εγκατεστημένη και εν λειτουργία, περιλαμβανομένης και της δι' αυτής ανιχνεύσεως εις μακράς αποστάσεις προς έγκαιρον προειδοποίησιν κινδύνου συγκρούσεως και της υποτυπώσεως RADAR ή ισοδύναμου συστηματικής παρατηρήσεως των ανιχνευομένων αντικειμένων.

γ. Συμπεράσματα βασιζόμενα εις ανεπαρκείς πληροφορίας, ίδια πληροφορία ληφθείσας μέσω του RADAR, δέον ν' αποφεύγονται.

δ. Προς εκτίμησιν του κατά πόσον υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, μεταξύ εκείνων, τα οποία δέον να λαμβάνονται υπ' όψιν, θα είναι και τα κάτωθι :

(i) τοιούτος κίνδυνος θα θεωρηται ότι υφίσταται εάν η διόπτεισις πυξίδος προσεγγίζοντος τινός πλοίου δεν μεταβάλλεται αισθητικώς,

(ii) τοιούτος κίνδυνος δύναται να υφίσταται ενίοτε, ακόμη και όταν αισθητή αλλαγή της διοπτέσεως είναι προφανής, ιδιαίτέρως κατά την προσέγγισιν πολύ μεγάλου πλοίου ή ρυμουλκουμένου αντικειμένου ή κατά την προσέγγισιν πλοίου εις μικράν απόστασιν.

ΚΑΝΩΝ 8.**Χειρισμοί προς αποφυγήν συγκρούσεως**

«(α) Οποιαδήποτε ενέργεια για την αποφυγή σύγκρουσης θα γίνεται σύμφωνα με τους κανόνες αυτού του Μέρους, και αν οι περιστάσεις το επιτρέπουν, θα είναι θετική, θα γίνεται σε επαρκή χρόνο και θα λαμβάνει υπόψη την τήρησιν των κανόνων σωστής ναυτικής πρακτικής» - *αντικ. της περ. α του Κανόνα 8 με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α.*

β. Οιαδήποτε μεταβολή πορείας ή και ταχύτητος προς αποφυγήν συγκρούσεως δέον, εφ' όσον αι συνθήκαι της περιστάσεως επιτρέπουν, να είναι αρκούτως μεγάλη, ώστε να γίνεται αμέσως αντιληπτή παρά του ετέρου πλοίου, παρατηρουντος οπτικώς ή μέσω RADAR. Διαδοχικαί μικραί μεταβολαί πορείας ή και ταχύτητος δέον ν' αποφεύγονται.

γ. Εφ' όσον υφίσταται επαρκής θαλάσσιος, χώρος, μεταβολή της πορείας μόνης δυνατών ν' αποβή η πλέον αποτελεσματική ενέργεια προς αποφυγήν προσεγγίσεως εις επικίνδυνον απόστασιν, προϋποτιθεμένου ότι εξετελέσθη εγκαίρως, είναι ουσιαστική και δεν απολήγει εις επικίνδυνον προσέγγισιν μεθ' ετέρου πλοίου.

δ. Χειρισμός εκτελούμενος προς αποφυγήν συγκρούσεως μεθ' ετέρου πλοίου δέον όπως είναι τοιούτος, ώστε να απολήγη εις διέλευσιν απ' αυτού εις ασφαλή απόστασιν. Η αποτελεσματικότης του χειρισμού θα ελέγχεται προσεκτικώς, μέχρις ότου το έτερον πλοίον αντιπαρέλθη οριστικώς.

ε. Εάν είναι απαραίτητον, προς αποφυγήν συγκρούσεως ή προς παροχήν ευχέρειας χρόνου προς εκτίμησιν της καταστάσεως, έν πλοίον δέον όπως ελαττώνη την ταχύτητά του ή ακινητή τελείως δια κρατήσεως ή αναποδίσεως των μέσων προώσεώς του.

«(στ)(i). Παν πλοίο που είναι υποχρεωμένο από οποιονδήποτε από τους παρόντες κανόνες να μην παρεμποδίζει τη διέλευση ή την ασφαλή διέλευση άλλου πλοίου θα χειρίζεται έγκαιρα, όταν απαιτείται από τις συνθήκες της περίπτωσης, για να παρέχει επαρκή χώρο για την ασφαλή διέλευση του άλλου πλοίου.

(ii). Παν πλοίο που είναι υποχρεωμένο να μην παρεμποδίζει τη διέλευση ή την ασφαλή διέλευση άλλου πλοίου, δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση αυτή αν προσεγγίζει το άλλο πλοίο κατά τρόπο που να ενέχει κίνδυνο σύγκρουσης και θα έχει όταν χειρίζεται πλήρη ευθύνη στον χειρισμό, που μπορεί να απαιτείται από τους κανόνες αυτού του μέρους.

(iii). Παν πλοίου του οποίου η διέλευση δεν πρέπει να παρεμποδίζεται είναι υποχρεωμένο να συμμορφώνεται με τους κανόνες αυτού του μέρους όταν τα πλοία προσεγγίζουν το ένα το άλλο κατά τρόπο που να ενέχει κίνδυνο σύγκρουσης» - *προσθ. περ. στ στον κανόνα 8 με το Π.Δ. 116/89, ΦΕΚ-52 Α*

ΚΑΝΩΝ 9**Στενοί Διάυλοι**

α. Πλοίοι πλέον κατά μήκος στενού τινος διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου, θα τηρήται πλησίον του εξωτερικού ορίου του διαύλου ή θαλασσίου διάδρομου όπερ κείται προς την δεξιάν του πλευράν, καθ' όσον τούτο είναι ασφαλές και πρακτικώς δυνατόν.

β. Πλοίοι μήκους μικροτέρου των 20 μέτρων ή ιστιοφόρον πλοίοι δεν θα παρεμποδίζη τον διάπλου

πλοίου το οποίον δύναται να πληε ασφαλώς μόνο όντος στενού τινος διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου.

γ. Πλοίον ασχολούμενον με την αλιείαν δεν θα παρεμποδίξη τον διάπλουν παντος ετέρου πλοίου ναυσιπλοούντος όντος στενού τινος διαύλου, ή θαλασσίου διαδρόμου.

δ. Πλοίον δεν θα διασταυρώνη στενόν τινα δίαυλον ή θαλάσσιον διάδρομον εάν ούτω πλέον παρεμποδίξη τον διάπλουν ετέρου πλοίου το οποίον δύναται να πληε ασφαλώς μόνον όντος τοιούτου διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου. Το τελευταίον πλοίον, εάν αμφιβάλλη περί των προθέσεων του διασταυρώνοντος πλοίου, δύναται να κάμη χρήσιν του καθοριζόμενου εις τον Κανόνα 34 (δ) ηχητικού σήματος.

ε. (i) Όντος στενού διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου, όταν προσπέρασμα δύναται να λάβη χώραν μόνον εφ' όσον το καταφθάνόμενον πλοίον πρέπει να χειρίση ίνα επιτρέψη ασφαλή διέλευσιν, το πλοίον το προσπιθέμενον να προσπεράση θα καταστήση γνωστήν την προθεσίαν του δια της εκπομπής (των συριγμών) του καθοριζόμενου εις τον Κανόνα 34 (γ)(i) καταλλήλου σήματος. Το καταφθάνόμενον πλοίον, εάν συμφωνή θα σημάνη (θα συριξη) το καθοριζόμενον εις τον Κανόνα 34 (γ) (ii) κατάλληλον σήμα και θα λαβή μέρα ίνα επιτρέψη ασφαλή διέλευσιν. Εάν ευρεθή εν αμφιβολία, δύναται να εκπέμψη (να συριξη) τα σήματα άτινα καθορίζονται εις τον Κανόνα 34(δ).

(ii) Ο παρών Κανών δεν απαλλάσσει το καταφθάνον πλοίον της υποχρέωσης του κατά τον Κανόνα 13.

ς. Πλοίον πλησιάζον εις καμπήν ή περιοχήν στενού τινος διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου, ένθα είναι δυνατόν ν' αποκρύπτονται έτερα πλοία υπό τινος παρεμβαλλομένου εμποδίου, θα ναυσιπλοή μετ' ιδιαιτέρας ετοιμότητος και προσοχής και εκπέμψη (συριξη) το καθοριζόμενον εις τον Κανόνα 34 (ε) κατάλληλον σήμα.

ζ. Οιονδήποτε πλοίον, εφ' όσον αι συνθήκαι της περιπτώσεως επιτρέπουν, θα αποφεύγη να αγκυροβολή όντος στενού διαύλου>.

Ο κανών 9 αντικατεστάθη δια του Νομ. 635/1977.

ΚΑΝΩΝ 10.

Συστήματα διαχωρισμού της κυκλοφορίας.

«(α) Ο κανόνας αυτός εφαρμόζεται στα συστήματα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας υιοθετημένα από τον Οργανισμό και δεν απαλλάσσει κανένα πλοίο από την υποχρέωση εφαρμογής οποιουδήποτε άλλου κανόνα» - *αντικ. της περ. α του κανόνα 10 με το Π.Δ. 116/89, ΦΕΚ-52 Α*

β. Παν πλοίον χρησιμοποιούν έν σύστημα διαχωρισμού της κυκλοφορίας :

(i) θα πληε όντος της αντιστοίχου λωρίδος κυκλοφορίας επί της γενικής κατεύθυνσεως της κυκλοφοριακής ροής δια την λωρίδα ταύτην,

(ii) θα τηρήται, κατά το δυνατόν πρακτικόν, μακράν γραμμής διαχωρισμού της κυκλοφορίας ή ζώνης διαχωρισμού,

(iii) Κανονικώς θα εισέρχεται ή εξέρχεται λωρίδος τινός κυκλοφορίας κατά το πέρας αυτής, αλλ' όταν εισέρχεται ή εξέρχεται από οποιαδήποτε πλευρά> θα πράττη τούτο κατά την πρακτικώς μικροτέραν γωνίαν, ως προς την γενικήν κατεύθυναν της κυκλοφοριακής ροής>.

Η μέσα στα <> φράση αντικαταστάθηκε από την παρ. 4 του Παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

«(γ) Παν πλοίο θα αποφεύγει, όσο τούτο είναι πρακτικά δυνατό, να διασχίζει λωρίδες κυκλοφορίας, αλλά αν υποχρεώνεται να το κάνει θα τις διασχίζει με μία κατεύθυνση, όσο είναι πρακτικά πλησιέστερα με διεύθυνση κατά ορθές γωνίες σε σχέση με τη γενική κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής» - *αντικ. της περ. γ του κανόνα 10 με το Π.Δ. 116/89, ΦΕΚ-52 Α*

<(δ) (I) Ένα πλοίο δεν θα χρησιμοποιεί ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας όταν μπορεί να χρησιμοποιεί ασφαλώς την κατάλληλη λωρίδα κυκλοφορίας μέσα στο γειτονικό σύστημα διαχωρισμού κυκλοφορίας. Πάντως, πλοία μήκους κάτω των 20 μέτρων, ιστιοφόρα πλοία και πλοία ασχολούμενα με την αλιεία, μπορούν να χρησιμοποιούν τη ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας.

(II) Παρά την παρ. (δ)(I), ένα πλοίο μπορεί να χρησιμοποιεί μία ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας όταν είναι εν πλω προς ή από λιμένα, εγκατάσταση ή κατασκευή έξωθι ακτών, πλοηγικό σταθμό ή άλλη τοποθεσία ευρισκόμενη μέσα στη ζώνη παράκτιας κυκλοφορίας ή για ν' αποφύγει άμεσο κίνδυνο>.

Η περιπτ. δ' αντικαταστάθηκε από το άρθρ. 1 π.Δ. 84/2 Φεβρ. - 13 Μαρτ. 1991 (ΦΕΚ Α' 33), του όποιου η ισχύς σύμφωνα με το άρθρο 2 του ίδιου Δ/τος αρχίζει από 19.4.1991.

ε. Παν πλοίον, εκτός εάν πρόκειται περί διασχίζοντος τοιούτου, δεν θα εισέρχεται, υπό κανονικάς συνθήκας, όντος ζώνης διαχωρισμού ή δεν θα διασχίζη γραμμήν διαχωρισμού, εκτός :

<Εν τούτοις πλοία μικρότερα των 20 μέτρων μήκους και ιστιοφόρα, μπορούν σ' όλες τις περιπτώσεις να χρησιμοποιούν τη ζώνη ακτοπλοίας της κυκλοφορίας>.

Το μέσα στα <>εδάφιο προστέθηκε από την παρ. 5 του παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/2 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

<(ε) Κάθε πλοίο, εκτός αν πρόκειται περί διασχίζοντος πλοίου ή πλοίου που εισέρχεται ή εξέρχεται από λωρίδα κυκλοφορίας, δεν θα εισέρχεται υπό κανονικές συνθήκες>, όντος ζώνης διαχωρισμού ή δεν θα

διασχίζει γραμμή διαχωρισμού, εκτός εάν :

Η παρ. ε τροποποιήθηκε από την παρ. 6 του παραρτήματος άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86)

(ι) Εις περιπτώσεις ανάγκης, ίνα αποφύγη άμεσον κίνδυνον,

(ιι) Εάν πρόκειται ν' ασχοληθή με την αλιείαν όντος της ζώνης διαχωρισμού,

ς. Παν πλοίον, ναυσιπλοούν εις περιοχάς πλησίον των άκρων συστημάτων διαχωρισμού της κυκλοφορίας, θα πράττη ούτω μετ' ιδιαιτέρας προσοχής.

ζ. Παν πλοίον, καθ' όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, θ' αποφεύγη να αγκυροβολή όντος συστήματος διαχωρισμού της κυκλοφορίας ή όντος περιοχών εγγύς των άκρων του.

η. Πλοίον, μη χρησιμοποιούν σύστημα τι διαχωρισμού της κυκλοφορίας, θ' αποφεύγη τούτο δι' όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, ευρυτέρων περιθωρίων.

θ. πλοίον ασχολούμενον με την αλιείαν δεν θα εμποδίζη τον διάπλουον παντος πλοίου ακολουθουοντος λωρίδα τινα κυκλοφορίας.

ι. Πλοίον μήκουσ μικροτέρου των 20μ. ή ιστιοφόρον πλοίον δεν θα εμποδίζη τον ασφαλή διάπλουον μηχανοκινήτου πλοίου ακολουθούοντος λωρίδα τινα κυκλοφορίας.

<(ια) Κάθε πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών όταν ασχολείται σε επιχείρηση για τη συντήρηση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας σ' έναν σύστημα διαχωρισμού θαλάσσιας κυκλοφορίας, εξαιρείται από τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος Κανόνα όσο είναι αναγκαίο για να έλθει σε πέρας η επιχείρηση>.

(ιβ) Κάθε πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών όταν ασχολείται σε επιχείρηση για πόντιση, επισκευή ή ανέλκυση υποβρυχίου καλωδίου, εξαιρείται από τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος Κανόνα, όσο είναι αναγκαίο για να έλθει σε πέρας η επιχείρηση>.

Οι παρ. ια και ιβ προστέθηκαν από τις παρ. 7 και 8 αντίστοιχα του παραρτήματος άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

ΤΜΗΜΑ ΙΙ.

ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΟΨΕΙ ΑΛΛΗΛΩΝ

ΚΑΝΩΝ 11.

Εφαρμογή

Οι κανόνες του παρόντος Τμήματος εφαρμόζονται εις πλοία εν όψει αλλήλων.

ΚΑΝΩΝ 12.

Ιστιοφόρα πλοία

α. Οσάκις δυο ιστιοφόρα πλοία πλησιάζουν άλληλα, ώστε να υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, το έν εξ αυτών οφείλει ν' απομακρύνεται της πορείας του ετέρου ως ακολούθως :

(ι) Όταν εκάτερον έχη τον άνεμον εκ διαφόρου πλευράς, το πλοίο, το οποίον έχη τον άνεμον εκ της αριστεράς πλευράς, θα απομακρύνεται της πορείας του ετέρου.

(ιι) Όταν αμφότερα έχουν τον άνεμον εκ της αυτής πλευράς, το προσήνεμον οφείλει ν' απομακρύνεται του υπηγέμου,

(ιιι) Εάν έν πλοίον με τον άνεμον εκ της αριστεράς πλευράς αντιληφθή πλοίον τι προσηγέμωσ και αδυνατή να διαπιστώση, μετά βεβαιότητος, εάν το έτερον πλοίον έχη τον άνεμον εκ της αριστεράς ή της δεξιάς πλευράς, οφείλει ν' απομακρυνθή εκ της πορείας του ετέρου.

β. Δια τους σκοπούς του παρόντος Κανόνας, προσήνεμος πλευρά θα θεωρήται ότι είναι η αντίθετος πλευρά προς εκείνην, προς την οποίαν φέρεται το κύριον ιστίον, ή εις την περίπτωσιν πλοίου με τετραγωνικά ιστία, η αντίθετος πλευρά προς εκείνην, προς την οποίαν φέρεται το μεγαλύτερον ιστίον.

ΚΑΝΩΝ 13.

Προσπέρασμα

α) Ανεξαρτήτως των διατάξεων των περιεχομένων στους Κανόνες του Μέρους Β' Τμήματος Ι και ΙΙ <παν πλοίον, το οποίον καταφθάνει έτερον, οφείλει ν' απομακρύνεται της πορείας του καταφθανομένου.

Η παρ. α τροποποιήθηκε από την παρ. 9 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

β. Εν πλοίον θα θεωρήται καταφθάνον, εάν πλησιάζη έτερον πλοίον εκ διευθύνσεως άνω των 22,5 μοιρών πρύμνηθεν του εγκαρσίου του, δηλαδή ευρίσκεται εις τοιαύτην σχετικήν θέσιν ως προς το πλοίον, το

οποίον καταφθάνει, ώστε κατά την νύκτα να δύναται να διακρίνη μόνο τον φανόν της πρύμνης, αλλ' ουδένα εκ των πλευρικών του φανών.

γ. Όταν έν πλοίον ευρίσκεται εν αμφιβολία, ως προς το εάν καταφθάνη έτερον, δέον να θεωρή εαυτό ότι είναι καταφθάνον και να χειρίση αναλόγως.

δ. Οιαδήποτε μεταγενεστέρα μεταβολή της διοπτεύσεως μεταξύ των δυο πλοίων δεν θα καθιστά προς την έννοιαν των παρόντων Κανόνων ή δεν θ' απαλλάσση αυτό του καθήκοντος όπως τηρήται μακράν του καταφθανομένου πλοίου, μέχρις ότου αντιπαρέλθη τελείως τούτου.

ΚΑΝΩΝ 14.

<Περίπτωσης αντιθέτων πορείων>.

α. Όταν δυο μηχανοκίνητα πλοία συναντώνται με πορείας αντιθέτους ή σχεδόν αντιθέτους, εις τρόπον ώστε να υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, εκάτερον οφείλει να μεταβάλλη την πορείαν του προς τα δεξιά, ώστε έκαστον να διέλθη εκ της αριστεράς πλευράς του ετέρου.

β. Τοιαύτη περίπτωση θα θεωρήται ότι υφίσταται, όταν το έν πλοίον διακρίνη το έτερον κατά πρόωρον και κατά την μεν νύκτα βλέπη τους εφιστίους φανούς του ετέρου πλοίου συμπίπτοντας επί της αυτής ή σχεδόν της αυτής γραμμής ή και αμφοτέρους τους πλευρικούς φανούς, κατά δε την ημέραν παρατηρή την αντίστοιχον όψιν του ετέρου πλοίου.

γ. Όταν έν πλοίον ευρίσκεται εν αμφιβολία, ως προς το εάν υφίσταται τοιαύτη περίπτωση, δέον να θεωρή ότι όντως αύτη υφίσταται και να χειρίση αναλόγως.

ΚΑΝΩΝ 15

<Περίπτωσης διασταυρώσεως πορείων>.

Οσάκις δυο μηχανοκίνητα πλοία διασταυρώνουσι τας πορείας των, κατά τρόπον ώστε να υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, το πλοίον, το οποίον βλέπει το έτερον προς την δεξιάν του πλευράν, οφείλει ν' απομακρύνεται της πορείας του και, εφ' όσον αι συνθήκαι της περιπτώσεως επιτρέπουν, θ' αποφεύγη να διέρχεται πρόωραθεν του ετέρου πλοίου.

ΚΑΝΩΝ 16.

Χειρισμός εκ μέρους του <φυλάσσοντος> πλοίου.

Παν πλοίον, από το οποίον απαιτείται όπως απομακρύνεται της πορείας ετέρου τινος πλοίου, δέον όπως χειρίζη, κατά το δυνατόν, εγκαίρως και ουσιαστικώς, ώστε να τηρήται αρκούντως μακράν τούτου.

ΚΑΝΩΝ 17.

Χειρισμός εκ μέρους του <φυλασσομένου> πλοίου

α.(i) Οσάκις το έν εκ δυο πλοίων οφείλει ν' απομακρύνεται της πορείας ετέρου, το έτερον τούτο πλοίον θα διατηρή την πορείαν και ταχύτητά του.

(ii) Εν τούτοις, το τελευταίον τούτο πλοίον δύναται να χειρίση, ώστε ν' αποφευχθή σύγκρουσις δια μόνο του ελιγμού του, ευθύς ως καταστή προφανές εις αυτό ότι το υπόχρεον ν' απομακρυνθή της πορείας του πλοίον δεν χειρίζη καταλλήλως, συμφώνως προς τους παρόντας Κανόνας.

β. Όταν, δι' οιαδήποτε αιτίαν, το υπόχρεον όπως διατηρήση την πορείαν και ταχύτητά του πλοίου ευρεθή τόσον εγγύς του ετέρου, ώστε η σύγκρουσις να μη δύναται ν' αποφευχθή εκ μόνου του χειρισμού του φυλάσσοντος πλοίου, τότε οφείλει και τούτο να χειρίση κατά τον καλύτερον δυνατόν τρόπον δια ν' αποφευχθή η σύγκρουσις.

γ. Μηχανοκίνητον πλοίον, το οποίον χειρίζει εις τινα περίπτωσιν διασταυρώσεως πορείων συμφώνως τω εδαφ α (ii) του παρόντος Κανόνος ιν' αποφυγή σύγκρουσιν μεθ' ετέρου μηχανοκινήτου πλοίου, δεν θ' απαλλάσση, εφ' όσον αι συνθήκαι της περιπτώσεως επιτρέπουν, πορείαν προς τ' αριστερά ιν' αποφυγή πλοίου, το οποίον ευρίσκεται εις την αριστεράν του πλευράν.

δ. Ο παρών Κανών δεν απαλλάσσει το φυλάσσον πλοίον της υποχρεώσεως του ν' απομακρύνεται της πορείας ετέρου.

ΚΑΝΩΝ 18.

Ευθύναι μεταξύ πλοίων

Εκτός εάν άλλων απαιτήται υπό των Κανόνων 9,10 και 13:

α. Μηχανοκίνητον πλοίον ε πλω θ απομακρύνεται της πορείας :

- (i) Ακυβερνήτου πλοίου,
- (ii) Πλοίου περιωρισμένης ικανότητας χειρισμών,
- (iii) Πλοίου ασχολουμένου με την αλιείαν,
- (iv) Ιστιοφόρου πλοίου.

β. Ιστιοφόρον πλοίον εν πλώ θ' απομακρύνεται τα πορείας :

- (i) Ακυβερνήτου πλοίου,
- (ii) Πλοίου περιωρισμένης ικανότητας χειρισμών,
- (iii) Πλοίου ασχολουμένου με την αλιείαν.

γ Πλοίον εν πλώ ασχολούμενον με την αλιείαν θ' απομακρύνεται, κατά τα δυνατόν, της πορείας:

- (i) Ακυβερνήτου πλοίου,
- (ii) Πλοίου περιωρισμένης ικανότητας χειρισμών

δ. (i) Παν πλοίον, εκτός των ακυβερνήτων πλοίων ή των πλοίων περιωρισμένης ικανότητας χειρισμών, θ' αποφευγή, εφ' όσον αι συνθήκαι της περιστάσεως επιτρέπουν, να παρακωλύη τον ασφαλή διάπλου πλοίου εμποδιζομένου εκ του βυθίσματος του και επιδεικνύοντος τα σήματα το Κανόνος 28.

(ii) Πλοίον εμποδιζόμενον εκ του βυθίσματος του δέον όπως ναυσιπλοεί μετ' ιδιαίτερας προσοχής, εν πλήρει επιγνώσει ης διαζούσης περιπτώσεως ου.

ε. Υδροπλάνον επί του ύδατος δέον, όπως τηρηται γενικώς μακράν πάντων των πλοίων και αποφευγή να παρακωλύη τη ναυσιπλοΐαν των. Εις περιπτώσεις, εν τούτοις, κατά τας οποίας υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, θα συμμορφούται προς τους Κανόνας του παρόντος Μέρους.

«(στ) (i) Σκάφος WIG κατά την απογείωση, προσγείωση και την διάρκεια της πτήσης του κοντά στην επιφάνεια θα βρίσκεται μακριά από όλα τα άλλα πλοία και θα αποφεύγει την παρεμπόδιση της πορείας τους

(ii) Σκάφος WIG που θα βρίσκεται κοντά στην επιφάνεια των υδάτων θα συμμορφώνεται με τους Κανόνες αυτού του Μέρους ως μηχανοκίνητο πλοίο» - προσθ. περ. στ στον κανόνα 18 με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α.

ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ

ΔΙΑΓΩΓΗ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗΝ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ

ΚΑΝΩΝ 19.

Διαγωγή πλοίων υπό περιωρισμένην ορατότητα

α. Ο παρών Κανών εφαρμόζεται εις πλοία μη ευρισκόμενα εν όψει αλλήλων, οσάκις ναυσιπλοούν εντός ή πλησίον περιοχής περιωρισμένης ορατότητας.

β. Παν πλοίω δέον όπως πλεη μετ' ασφαλούς ταχύτητος προσηρμοσμένης εις τας επικρατούσας συνθήκας και καταστάσεις της περιωρισμένης ορατότητας. Μηχανοκίνητον πλοίον δέον όπως έχη τας μηχανάς του εν ετοιμότητι δι' άμεσον χειρισμόν.

γ. Παν πλοίο δέον όπως θα λαμβάνη δεόντως υπ' όψει τας επικρατούσας συνθήκας και καταστάσεις περιωρισμένης ορατότητας, οσάκις συμμορφούται προς τους Κανόνας του Τμήματος I του παρόντος Μέρους.

δ. Πλοίον, επισημαίνον, δια μόνου του RADAR,την παρουσία ετέρου πλοίου, οφείλει να εκτιμήση κατά πόσον υφίσταται περίπτωσης επικινδύνου προσεγγίσεως ή και κατά πόσον υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως. Εάν όντως συντρέχη τοιαύτη περίπτωσης, δέον όπως χειρίση προς αποφυγήν αρκετά εγκαίρως, προϋποτιθεμένου ότι, οσάκις ο τοιούτος χειρισμός συνίσταται εις μεταβολήν πορείας, τα ακόλουθα δέον όπως αποφεύγονται κατά το δυνατόν:

(i) Μεταβολή πορείας προς τ' αριστερά δια πλοίον ευρισκόμενον πρόωραθεν του εγκαρσίου του, εκτός εάν πρόκειται πει καταφθανομένου πλοίου.

(ii) Μεταβολή πορείας προς τη κατεύθυνσιν του ετέρου ποσού, εφ' όσον τούτο ευρίσκεται εις το εγκάρσιον ή πρύμνηθεν ου εγκαρσίου.

ε. Εκτός των περιπτώσεων, κατά τας οποίας έχει εκτιμηθή ότι δε υφίσταται κίνδυνος συγκρούσεως, παν πλοίον το οποίο ακροάται εκ φαινομένης αυτώ διευθύνσεως πρόωραθεν του εγκαρσίου του σήμα ομίχλης ετέρου πλοίου ή τα οποίο δε δύναται ν' αποφυγή επικίνδυνον προσέγγισις μεθ' ετέρου πλοίου ευρισκομένου πρόωραθεν του εγκαρσίου του, δέον όπως μείωνη την ταχύτητα ου εις τη ελαχίστην ηηδαλιουχήσιμον.

Εάν είναι απαραίτητον, δέον όπως ακινητή και εν πάση περιπτώσει πλεη μεθ' εξαιρετικής προσοχής μέχρις ότου παρέλθη ο κίνδυνος συγκρούσεως.

ΜΕΡΟΣ Γ΄**ΦΑΝΟΙ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΑ****ΚΑΝΩΝ 20.****Εφαρμογή.**

α. Οι Κανόνες του παρόντος Μέρους θα εφαρμόζονται υπό πάσαν κατάσταση καιρού.

β. Οι Κανόνες, οι αφορώντες εις τους φανούς, θα εφαρμόζονται από της δύσεως μέχρι της ανατολής του ηλίου, και διαρκούντος του χρονικού τούτου διαστήματος, ουδείς έτερον φανός θα επιδεικνύεται, εξαιρέσει τω φανών εκείνων, οίτινες δε θα δύνανται είτε να εκληφθώσιν ως οι φανοί οι καθοριζόμενοι εις τους παρόντας Κανόνας είτε να επηρεάσωσι την ορατότητα ή χαρακτηριστικά τούτα ή να παρενοχλήσουν την διεξαγωγή κανονικής φυλακής οπτήρων.

γ. Οι καθοριζόμενοι υπό των παρόντων Κανόνων φανοί θα επιδεικνύονται, εφ' όσον φέρονται, και από της ανατολής μέχρι της δύσεως του ηλίου υπό περιορισμένην ορατότητα, δύνανται δε να επιδεικνύονται και καθ' άλας τας άλλας περιστάσεις, κατά τας οποίας τούτο κρίνεται αναγκαίον.

δ. Οι Κανόνες, οι αφορώντες εις τα σχήματα, θα τηρώνται κατά την ημέραν.

ε. Οι καθοριζόμενοι εις τους παρόντας Κανόνας φανοί και σχήματα δέον όπως είναι σύμφωνοι προς τας διατάξεις του Παραρτήματος Ι των παρόντων Κανονισμών.

ΚΑΝΩΝ 21.**Ορισμοί.**

α. <Επίστιος φανός> σημαίνει λευκόν φανόν εγκατεστημένον υπεράνω της διαμήκους κεντρικής γραμμής του πλοίου, φωτίζοντα, άνευ διακοπής, τόξον του ορίζοντος 225 μοιρών και τοποθετημένον κατά τοιούτον τρόπον, ώστε να φωτίζει ακριβώς από της πρώρας μέχρι 22,5 μοιρών πρύμνηθεν του εγκαρσίου εφ' εκάστης πλευράς του πλοίου.

β. <Πλευρικοί φανοί> σημαίνουν ένα πράσινον φανόν επί της δεξιάς πλευράς και ένα ερυθρόν φανόν επί της αριστεράς πλευράς, εκάστου φωτίζοντος άνευ διακοπής τόξον του ορίζοντος 112,5 μοιρών και τοποθετημένου, κατά τοιούτον τόπον, ώστε να φωτίζει ακριβώς από της πρώρας τρόπον, ώστε να φωτίζει ακριβώς από ης πρώρας μέχρις 22,5 μοιρών πρύμνηθεν του εγκαρσίου επί της αντιστοίχου πλευράς του.

Εις πλοίον μήκους μικροτέρου των 20 μέτρων, οι πλευρικοί φανό δύνανται να συνδυάζονται εις ένα, φερόμενον επί της διαμήκους κεντρικής γραμμής του πλοίου.

γ. <Φανός της κορώνης> σημαίνει λευκόν φανόν εγκατεστημένον κατ το πρακτικώς δυνατόν εγγύτερον της πρύμνης, φωτίζοντα άνευ διακοπής τόξον του ορίζοντος 135 μοιρών, και τοποθετημένον κατά τοιούτον τρόπον, ώστε να φωτίζει 67,5 μοίρας ακριβώς από της πρύμνης προς εκάστην πλευράν του πλοίου.

δ. <Φανός ρυμουκλήσεως> σημαίνει κίτρινον φανόν έχοντα τα αυτά χαρακτηριστικά προς τον οριζόμενον εν παρ. γ <φανόν της πρύμνης>.

<ε. <Φανός ορατός καθ' όλον τον ορίζοντα> (περίβλεπτος) σημαίνει φανόν φωτίζοντα άνευ διακοπής τόξον του ορίζοντος 360 μοιρών.

ς. <Αναλαμπών φανός> σημαίνει φανόν αναλάμποντα κατά κανονικά διαστήματα εις μίαν συχνότητα 120 ή περισσότερων αναλαμπών ανά λεπτόν.

ΚΑΝΩΝ 22**Ορατότης Φανών**

<Οι καθοριζόμενοι εις τους παρόντας Κανόνας φανοί θα έχουν έντασιν ως καθορίζεται εις την παρ. 8 του Παραρτήματος Ι των παρόντων Κανονισμών, ούτως ώστε να είναι ορατοί εις τας ακόλουθους ελαχίστας αποστάσεις :

α. Εις πλοία μήκους 50 μέτρων και άνω :

Ο επίστιος φανός εις 6 μίλια,

Ο πλευρικός φανός εις 3 μίλια,

Ο φανός της κορώνης εις 3 μίλια,

Ο φανός ρυμουκλήσεως εις 3 μίλια,

Ο λευκός, ερυθρός, πράσινος, ή κίτρινος ορατός καθ' όλον τον ορίζοντα φανός εις 3 μίλια

β. Εις πλοία μήκους 12 μέτρων και άνω αλλά μικροτέρου των 50 μέτρων.

Ο επίστιος φανός εις 5 μίλια, εκτός εκείνου του πλοίου όπου το μήκος του είναι μικρότερον των 20

μέτρων, εις 8 μίλια,

Ο πλευρικός φανός εις 2 μίλια,

Ο φανός της κορώνης εις 2 μίλια,

Ο φανός ρυμουλκήσεως εις 2 μίλια,

Ο λευκός, ερυθρός, πράσινος ή κίτρινος ορατός καθ' όλον τον ορίζοντα φανός εις 2 μίλια.

γ. Εις πλοία μήκους μικρότερου των 12 μέτρων:

Ο εφίστιος φανός εις 2 μίλια,

Ο πλευρικός φανός εις 1 μίλιον,

Ο φανός της κορώνης εις 2 μίλια,

Ο φανός ρυμουλκήσεως εις 2 μίλια,

Ο λευκός, ερυθρός, πράσινος η κίτρινος ορατός καθ' όλον τον ορίζοντα φανός εις 2 μίλια>.

Ο κανών 22 αντικατεστάθη δια του Νομ. 635/1977

<(δ) Σε ακανονίστου σχήματος ημιβυθισμένα ρυμουλκούμενα αντικείμενα

- ένας λευκός περίβλεπτος φανός, 3 ναυτ. μίλια>.

Η παρ. δ προστέθηκε από την παρ. 10 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

ΚΑΝΩΝ 23.

Μηχανοκίνητα πλοία εν πλω

α. Μηχανοκίνητον πλοίον εν πλω θα επιδεικνύει:

(i) Ένα εφίστιον φανόν προς πρόωρον,

(ii) Ένα δεύτερον εφίστιον φανόν πρύμνηθεν και υψηλότερον του προωραίου τοιούτου εκτός των πλοίων μήκους μικρότερου των 50 μέτρων, άτινα δεν υποχρεούνται αλλά δύνανται να επιδεικνύου τοιούτον φανόν,

(iii) Πλευρικούς φανούς,

(iv) Ένα φανόν της κορώνης.

β. Αερόστρωμνον πλοίον, οσάκις κινείται υπό του άνευ εκτοπίσματος κατάστασιν, θα επιδεικνύη, επιπροσθέτως προς τους καθορισμένους εν παρ. α του παρόντος Κανόνος φανούς, ένα κίτρινον αναλάμποντα φανόν, ορατόν καθ' όλον τον ορίζοντα.

<(γ) Σκάφος WIG μόνο κατά την απογείωση, προσγείωση και πτήση κοντά στην επιφάνεια, που περιγράφονται στους Κανόνες αυτού του Μέρους, θα δεικνύει φώτα και σχήματα όσο το δυνατόν παρόμοια σε χαρακτηριστικά και θέση> - *προσθ. νέας περ. γ στον κανόνα 23 και αναρίθμηση αυτών που ακολουθούν με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α*

<(δ)(γ)(i) Μηχανοκίνητο πλοίο μήκους μικρότερου των 12 μέτρων μπορεί αντί για τους φανούς που περιγράφονται στην παρ. (α) του παρόντος Κανόνα να επιδεικνύει ένα λευκό περίβλεπτο φανό και τους πλευρικούς φανούς.>

(ii) Μηχανοκίνητο πλοίο μήκους μικρότερου των 7 μέτρων και του οποίου η μεγίστη ταχύτητα δεν υπερβαίνει τους 7 κόμβους μπορεί αντί για τους φανούς που περιγράφονται στην παρ. (α) να επιδεικνύει έναν λευκό περίβλεπτο φανό και αν τούτο είναι πρακτικώς δυνατόν, και πλευρικούς.

(iii) Ο εφίστιος ή ο περίβλεπτος λευκός φανός μηχανοκίνητου πλοίου μήκους μικρότερου των 12 μέτρων μπορεί να μην είναι επί της κύριας διαμήκου γραμμής του πλοίου αν τούτο δεν είναι πρακτικώς δυνατό με την προϋπόθεση ότι οι πλευρικοί φανοί είναι σύνθετοι σ' έναν φανό ο οποίος θα φέρεται επί της κυρίας διαμήκου γραμμής του σκάφους ή θα είναι εγκατεστημένος όσον είναι πρακτικώς δυνατό πλησιέστερα προς την κύρια διαμήκη γραμμή, όπως ο εφίστιος ή ο περίβλεπτος λευκός φανός>.

Η παρ. γ' τροποποιήθηκε από την παρ. ΙΙ του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

ΚΑΝΩΝ 24

Ρυμούλκησης και Ώθισης

<α. Μηχανοκίνητον πλοίον οσάκις ρυμουλκεί θα επιδεικνύη:

(i) Αντί του καθορισμένου εις τον Κανόνα 23(α)(i) <ή (α) (ii)> φανού, δύο εφιστίους φανούς επί κατακορύφου γραμμής. Όταν το μήκος του ρυμουλκίου, μετρούμενον από της πρύμνης του

ρυμουλκούντος πλοίου μέχρι του πρυμναίου άκρου του ρυμουλκούμενου, υπερβαίνει τα 200 μέτρα, τρεις τοιούτους φανούς επί κατακορύφου γραμμής.

Η περιπτ. ι διαμορφώθηκε ως άνω από την παρ. 12 του παραρτήματος του άρθρ.Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

(ii) Πλευρικούς φανούς,

(iii) Φανόν της κορώνης,

(iv) Φανόν ρυμουλκήσεως επί κατακορύφου γραμμής υπεράνω του φανού της κορώνης,

(v) Όταν το μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τα 2100 μέτρα, ρομβοειδές σχήμα εις το καταφανέστερον μέρος.

β. Όταν ωθούν πλοίων και πλοίων ωθούμενων προς πλώραν είναι στερεώς συνδεδεμένα εις ενιαίαν μονάδα, θα θεωρώνται ως έν μηχανοκίνητον πλοίων και επιδεικνύουν τους καθοριζομένους εις τον Κανόνα 23 φανούς.

γ. Μηχανοκίνητον πλοίων οσάκις ωθεί προς πλώραν ή ρυμουλκεί παραπλεύρως, εκτός της περιπτώσεως της ενιαίας μονάδος, θα επιδεικνύη:

(i) Αντί του καθοριζομένου εις τον Κανόνα 23(α)(i) <ή (α)(ii)> φανού , δυο εφιστίους φανούς επί κατακορύφου γραμμής.

Η περιπτ. ι διαμορφώθηκε από την παρ. 12 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

(ii) Πλευρικούς φανούς,

(iii) Φανόν της κορώνης,

δ. Μηχανοκίνητον πλοίων εις το οποίον εφαρμόζονται αι <παρ. (α) ή (γ)> του παρόντος Κανόνος θα συμμορφούται επίσης και προς τον Κανόνα 23 (α) (ii).

Η φράση <παρ. (α) και (γ)> αντικαταστάθηκε με την φράση >παρ. (α) ή (γ)> από την παρ. 13 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

<ε. Πλοίο ή αντικείμενο ρυμουλκούμενο εκτός από τα αναφερόμενα στην παρ. (ζ) του παρόντος Κανόνα, θα επιδεικνύει: >.

Η πιο πάνω φράση διορθώθηκε από την παρ. 14 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

(i) Πλευρικούς φανούς.

(ii) Φανόν της κορώνης.

(iii) Όταν το μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τα 200 μέτρα, ρομβοειδές σχήμα εις το καταφανέστερον μέρος.

ς. Προϋποτιθεμένου ότι οιοσδήποτε αριθμός πλοίων ρυμουλκούμενων παραπλεύρως ή ωθούμενων καθ' ομάδαν θα φωτίζονται ως έν πλοίων:

(i) Πλοίων ωθούμενων προς πλώραν μη αποτελούν μέρος ενιαίας τινός μονάδος, θα επιδεικνύη εις το πρωραϊόν άκρον του πλευρικούς φανούς,

(ii) Πλοίων ρυμουλκούμενων παραπλεύρως θα επιδεικνύει φανόν της κορώνης και εις το πρωραϊόν άκρον του πλευρικούς φανούς.

<(ζ) Ένα ακανόνιστου σχήματος ημβυθισμένο σκάφος ή αντικείμενο ή συνδυασμός τέτοιων σκαφών ή ρυμουλκούμενων αντικειμένων θα επιδεικνύει :

(i) ΑΝ είναι πλάτους μικρότερου των 25 μέτρων, έναν λευκό περίβλεπτο φανό επί ή πλησίον του πρωραϊού άκρου και έναν επί ή πλησίον του πρυμναίου άκρου, εκτός εάν αυτά τα πλοίαρια δεν απαιτείται να επιδεικνύουν φανό επί ή πλησίον του πρωραϊού άκρου.

(ii) Αν είναι πλάτους 25 μέτρων ή περισσότερου, δυο επιπρόσθετους λευκούς περίβλεπτους φανούς επί ή πλησίον των ακρότατων σημείων του πλάτους του.

(iii) Αν υπερβαίνει τα 100 μέτρα σε μήκος, επιπρόσθετο λευκό περίβλεπτο φανό μεταξύ των φανών που περιγράφονται στις υποπαρ. (i) και (ii) ούτως ώστε η απόσταση μεταξύ των φανών να μην υπερβαίνει τα 100 μέτρα.

(iv) Πολυεδρικό σχήμα επί ή πλησίον του ακρότατου πρυμναίου σημείου του τελευταίου σκάφους ή ρυμουλκούμενου αντικειμένου και αν το μήκος του ρυμουλκίου υπερβαίνει τα 200 μέτρα ένα επιπρόσθετο πολυεδρικό σχήμα εκεί που μπορεί να γίνει ορατό κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο και εγκατεστημένο όσο είναι πρακτικώς δυνατόν προς πλώρα.

<(η) Οπου συνεπεία οποιασδήποτε επαρκούς αιτίας είναι πρακτικώς αδύνατον για ένα ρυμουλκούμενο πλοίο ή αντικείμενο να επιδεικνύει τους φανούς που καθορίζονται στις παρ. (ε) ή (ζ) του παρόντος Κανόνος, θα λαμβάνονται όλα τα δυνατά μέτρα προς φωτισμό του ρυμουλκούμενου πλοίου ή αντικειμένου ή τουλάχιστον προς επισήμανση της παρουσίας τέτοιου σκάφους ή αντικειμένου>.

<(θ) Όταν συνεπεία οποιασδήποτε σοβαρής αιτίας είναι πρακτικώς αδύνατον για ένα πλοίο που δεν ασχολείται συνήθως με ρυμουλκήσεις να επιδεικνύει τα φώτα που καθορίζονται στις παρ. (α) ή (γ) του παρόντος κανόνα, δεν θα απαιτείται να επιδεικνύει εκείνους τους φανούς όταν ασχολείται με ρυμούλκηση άλλου πλοίου που βρίσκεται σε κίνδυνο ή σε ανάγκη βοήθειας. Θα λαμβάνονται όλα τα δυνατά μέτρα για να δείχνουν τη φύση της σχέσης μεταξύ του ρυμουλκούντος και του ρυμουλκούμενου πλοίου όπως επιβάλλεται από τον Κανόνα 36, ιδιαίτερα δια φωτισμού του ρυμουλκίου>.

Η παρ. ζ' είναι νέα παράγραφος που προστέθηκε από την παρ. 15, η πρώην παρ. ζ' έγινε η' και τροποποιήθηκε από την παρ. 16 και προστέθηκε η παρ. θ' από την παρ. 17 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

ΚΑΝΩΝ 25.

Ιστιοφόρα πλοία εν πλώ και κωπήλατα πλοία.

α. Ιστιοφόρον πλοίων, εν πλώ θα επιδεικνύη:

(i) πλευρικούς φανούς,

(ii) έναν φανόν κορώνης,

β. Εις ιστιοφόρον πλοίων μήκους μικρότερου των <10 μέτρων>, οι εν παρ. α του παρόντος Κανόνας καθοριζόμενοι φανοί δύνανται να συνδυάζονται εις ένα, φερόμενοι επί ή πλησίον της κορυφής του ιστού, εις οιοδήποτε είναι το καταφανέστερον σημείον τούτου.

Η φράση <12 μέτρων> τροποποιήθηκε σε <20 μέτρων> από την παρ. 18 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

γ. Ιστιοφόρον πλοίων εν πλώ δύνανται να επιδεικνύη επιπροσθέτως προς τους καθοριζόμενους εν παρ. α του παρόντος Κανόνας φανούς, επί ή πλησίον της κορυφής του ιστού, εις οιοδήποτε είναι το καταφανέστερον σημείον, δυο ορατούς καθ' όλον τον ορίζοντα φανούς επί κατακορύφου γραμμής, του ανωτέρου όντος ερυθρού και του κατωτέρου πρασίνου, αλλ' οι φανοί ούτοι δεν θα επιδεικνύονται ομοίω μετά του συνδεδεασμένου φανού του επιτρεπομένου υπό της παρ. β του παρόντος Κανόνας.

δ.(i) Ιστιοφόρον πλοίων μήκους κατωτέρου των 7 μέτρων θα επιδεικνύη, εφ' όσον τούτο είναι πρακτικώς δυνατόν, τους εν παρ. α ή β καθοριζόμενους φανούς, αλλ' εάν δεν πράττη ούτω, θα έχη πρόχειρον ηλεκτρικήν λυχνίαν ή ανημμένον φανόν εκπέμποντα λευκόν φως, ο οποίος θα επιδεικνύεται αρκετά εγκαίρως iv' αποφεύγηται σύγκρουσις.

(ii) Κωπήλατον πλοίων δύνανται να επιδεικνύη τους καθοριζόμενους εν τω παρόντι Κανόνι φανούς δι' ιστιοφόρα πλοία, αλλά εάν δεν πράττη ούτω, θα έχη πρόχειρον ηλεκτρικήν λυχνίαν ή ανημμένον φανόν εκπέμποντα λευκόν φως, ο οποίος θα επιδεικνύεται αρκετά εγκαίρως iv' αποφεύγηται σύγκρουσις.

ε. Πλοίων προωθούμενον τη βοήθεια ιστίων, οσάκις χρησιμοποιεί συγχρόνως και μηχανικόν μέσον προώσεως, θα επιδεικνύη προς πρόωρον και εις το πλέον καταφανές σημείον κατασκευήν κωνικού σχήματος, με την κορυφήν προς τα κάτω.

ΚΑΝΩΝ 26.

Αλιευτικά πλοία

α. Πλοίων ασχολούμενον με την αλιείαν, είτε ευρίσκεται εν πλώ είτε επ' αγκύρα, θα επιδεικνύη μόνον τους καθοριζόμενους εν τω παρόντι Κανόνι φανούς και σχήματα.

β. Όταν πλοίων εκτελή αλιείαν δια γρίππου, δια της οποίας νοείται η δια του ύδατος έλξις γρίππου ή ετέρας συσκευής χρησιμοποιουμένης ως μέσου αλιείας, θα επιδεικνύη:

(i) Δυο φανούς ορατούς καθ' όλον τον ορίζοντα επί κατακορύφου γραμμής, εξ ών ο ανώτερος θα είναι πράσινος και ο κατώτερος λευκός ή σχήμα συνιστάμενον εκ δυο κώνων μη ηνωμένας τας κορυφάς των επί κατακορύφου γραμμής του ενός ύπερθεν του άλλου. (Πλοίων μήκους μικρότερου των 20 μέτρων δύνανται, αντί του σχήματος τούτου, να επιδεικνύη μίαν κάλαθον).

Το μέσα σε <> κείμενο διαγράφηκε από την παρ. 1 του Προσαρτήματος του άρθρ. 1 του Π.Δ. 11/29 Δεκ. 1995/16 Ιαν. 1996 (ΦΕΚ Α' 6), (διορθ. ασφαμ. στο ΦΕΚ Α' 44/7.3.1996).

(ii) Ένα εφίστιον φανόν πρύμνηθεν και υψηλότερον του ορατού καθ' όλον τον ορίζοντα πρασίνου φανού. Πλοίων μήκους μικρότερου των 50 μέτρων δεν θα είναι υποχρεωμένον να επιδεικνύη τοιοούτον φανόν, αλλά δύνανται να πράττη ούτω.

(iii) Όταν προχωρή δια του ύδατος, επιπροσθέτως προς τους εν τη παρούση παραγράφω καθοριζόμενους φανούς, πλευρικούς φανούς και φανόν κορώνης.

γ. Πλοίων ασχολούμενον με την αλιείαν, εκτός της δια γρίππου τοιαύτης, θα επιδεικνύη:

(i) Δυο ορατούς καθ' όλον τον ορίζοντα φανούς επί κατακορύφου γραμμής, εξ ών ο ανώτερος θα είναι ερυθρός και ο κατώτερος λευκός ή σχήμα συνιστάμενον εκ δυο κώνων με ηνωμένας τας κορυφάς των επί κατακορύφου γραμμής, του ενός ύπερθεν του άλλου. (Πλοίων μήκους μικρότερου των 20 μέτρων δύνανται, αντί του σχήματος τούτου, να επιδεικνύη μίαν κάλαθον).

Το μέσα σε () κείμενον διαγράφηκε από την παρ. 2 του Προσαρτήματος του άρθρ. 1 του Π.Δ. 11/29 Δεκ. 1995/16 Ιαν. 1996 (ΦΕΚ Α' 6), στο ΦΕΚ α' 44/7.3.1996).

(ii) Οσάκις το οριζόντιον έκταμμα των εργαλείων εκτείνεται πλέον των 150 μέτρων από του πλοίου, λευκόν φανόν ορατόν καθ' όλον τον ορίζοντα ή ένα κώνον με την κορυφήν προς τα άνω και προς την κατεύθυνσιν του εκτάμματος.

(iii) Όταν προχωρή δια του ύδατος, επιπροσθέτως προς τους εν τη παρουση παραγράφω καθοριζομένους φανούς, πλευρικούς φανούς και φανόν κορώνης.

<(δ) Τα πρόσθετα σήματα που περιγράφονται στο Παράρτημα ΙΙ των κανονισμών αυτών, εφαρμόζονται σε πλοίο ασχολούμενο με αλιεία σε πολύ μικρή απόσταση με άλλα πλοία που ασχολούνται με αλιεία>.

Το εδάφ. (δ) αντικαταστάθηκε από την παρ. 3 του Προσαρτήματος του άρθρ. 1 του Π.Δ. 11/29 Δεκ. 1995/ 16 Ιαν. 1996 (ΦΕΚ Α' 6), (διορθ. σφαλμ. στο ΦΕΚ Α' 44/7.3.1996).

ε. Πλοίον μη ασχολούμενον με την αλιείαν δεν θα επιδεικνύη τους εν τω παρόντι Κανόνι καθοριζομένους φανούς ή σχήματα, αλλά μόνον εκείνους, οι όποιοι καθορίζονται δια πλοίον του μήκους του.

ΚΑΝΩΝ 27

Πλοία ακυβέρνητα ή πλοία περιορισμένης ικανότητας χειρισμών

<α. Ακυβέρνητον πλοίον θα επιδεικνύη:

(i) Δυο ορατούς καθ' όλον τον ορίζοντα ερυθρούς φανούς επί κατακορύφου γραμμής εις το καταφανέστερον μέρος.

(ii) Δύο σφαίρας ή παρόμοια σχήματα επί κατακορύφου γραμμής εις το καταφανέστερον μέρος

(iii) Όταν προχωρή δια του ύδατος, επί πλέον των καθοριζομένων εν τη παρουση παραγράφω φανών, πλευρικούς φανούς και φανόν της κορώνης.

β. Πλοίον περιορισμένης ικανότητας χειρισμών, εκτός πλοίου ασχολούμενου εις επιχειρήσεις ναρκαλιείας, θα επιδεικνύη:

(i) Τρεις ορατούς καθ' όλον τον ορίζοντα φανούς επί κατακορύφου γραμμής εις το καταφανέστερον μέρος. Ο ανώτατος και κατώτατος εκ των φανών αυτών θα είναι ερυθραί και ο μεσαίος θα είναι λευκός.

(ii) Τρία σχήματα επί κατακορύφου γραμμής εις το καταφανέστερον μέρος.

Το ανώτατον και κατώτατον εκ της σχημάτων αυτών είναι σφαιρικά και το μεσαίον ρομβοειδές.

(iii) Όταν προχωρή δια του ύδατος, <εφίστιο φανό ή φανούς>, πλευρικούς φανούς και φανόν της κορώνης, επί πλέον των καθοριζομένων εν υποπαρ. (i) φανών.

Οι λέξεις <εφίστιους φανούς> αντικαταστάθηκαν με τις λέξεις <εφίστιο φανό ή φανούς> από την παρ. 20 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

(iv) Όταν είναι ηγκυροβολημένον , επί πλέον των καθοριζομένων εν υποπαρ. (i) και (ii) φανών ή σχημάτων, τον καθοριζόμενον εις τον Κανόνα 30 φανόν ή τους φανούς ή το σχήμα.

<(γ) Κάθε μηχανοκίνητο πλοίο ασχολούμενο με επιχείρηση ρυμούλκησης κατά τρόπο που περιορίζεται σοβαρά η ικανότητα του ρυμουλκούντος και του ρυμουλκουμένου του να αποκλίνουν από την πορεία τους, θα επιδεικνύει επιπροσθέτως των φανών και των σχημάτων που καθορίζονται στον Κανόνα 23 α), τους φανούς ή τα σχήματα που περιγράφονται στις υποπαρ. (β)(i) και (ii) του παρόντος κανόνα.

Η παρ. γ τροποποιήθηκε από την παρ. 21 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

δ. Πλοίον ασχολούμενον με υποβρυχίους εκσκαφάς ή υποβρυχίους εργασίας, όταν περιορίζεται η ικανότης του να χειρίση θα επιδεικνύη του φανούς και τα σχήματα τους καθοριζομένους <στις υποπαρ. (β) (i) (ii) και (iii) > του παρόντος Κανόνος και επί πλέον, όταν υφίσταται εμπόδιον, θα επιδεικνύη:

Η πιο πάνω παράγραφος διαμορφώθηκε από την παρ. 22 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

(i) Δυο ορατούς καθ' όλον τον ορίζοντα ερυθρούς φανούς ή δυο σφαίρας επί κατακορύφου γραμμής προς ένδειξιν της πλευράς εκ της οποίας υφίσταται το εμπόδιον.

(ii) Δύο ορατούς καθ' όλον τον ορίζοντα πρασίνοους φανούς ή δύο ρομβοειδή σχήματα επί κατακορύφου γραμμής προς ένδειξιν της πλευράς εκ της οποίας δύναται να διέλθη έτερον πλοίον.

<(iii) όταν είναι αγκυροβολημένο, θα επιδεικνύει τους φανούς και τα σχήματα που καθορίζονται στην παρούσα παράγραφο αντί των φανών ή των σχημάτων που περιγράφονται στον κανόνα 30>.

Η υποπαρ. (iii) διαγράφηκε και η υποπαρ. (iv) έγινε (iii) και τροποποιήθηκε από την παρ. 22 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

<(ε) Όταν το μέγεθος ενός πλοίου ασχολούμενου σε καταδυτικές εργασίες καθιστά πρακτικώς αδύνατη την επίδειξη όλων των φανών και σχημάτων που καθορίζονται στην παρ. (δ) του παρόντος Κανόνα, θα επιδεικνύοντα τ' ακόλουθα :

(ι) Τρεις λευκοί περίβλεπτοι φανοί σε κατακόρυφη γραμμή σε θέση απ' όπου θα μπορούν να γίνουν ορατοί κατά τον καλύτερο τρόπο. Ο ανώτερος και ο κατώτερος των φανών αυτών θα είναι κόκκινοι και ο μεσαίος λευκός.

(ιι) Ένα άκαμπτο πανομοιότυπο της σημαίας <A> του Διεθνούς Κώδικος Σημάτων ύψους όχι μικρότερου του Ι μέτρου. Θα πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι τούτο θα είναι ορατό απ' όλες τις κατευθύνσεις>.

(συ) <Κάθε πλοίο ασχολούμενο με επιχειρήσεις ναρκαλιείας, επιπλέον των φανών που καθορίζονται για ένα μηχανοκίνητο πλοίο στον Κανόνα 23 ή των φανών ή σχημάτων που καθορίζονται για αγκυροβολημένο πλοίο στον Κανόνα 30 κατά περίπτωση, θα επιδεικνύει τρεις περιβλέπτους πράσινους φανούς ή τρεις σφαίρες. Ένας από τους φανούς αυτούς ή τα σχήματα θα επιδεικνύεται πλησίον της κορυφής του πρωραίου ιστού και ένας σε κάθε άκρη της κεραίας του πρωραίου ιστού. Οι φανοί αυτοί ή τα σχήματα δεικνύουν ότι είναι επικίνδυνο για ένα άλλο πλοίο να προσεγγίσει λιγότερο από 1.000 μέτρα από το ναρκαλιευτικό.>

<(ζ) Πλοία μήκους μικρότερου των 12 μέτρων από τα ασχολούμενα σε επιχειρήσεις καταδύσεως, δεν θα υποχρεούνται να επιδεικνύουν τους φανούς και τα σχήματα που καθορίζονται στον παρόντα Κανόνα>.

Οι παρ. ε', στ' και ζ' τροποποιήθηκαν από τις παρ. 23, 24 και 25 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

η. Τα καθοριζόμενα εις τον παρόντα Κανόνα σήματα δεν είναι σήματα πλοίων ευρισκομένων εν κινδύνω και αιτούντων βοήθειαν. Τοιαύτα σήματα περιέχοντα εν τω Παραρτήματι ΙV των παρόντων Κανονισμών>.

Ο κανών 27 αντικατεστάθη δια του Νομ. 635/1977.

ΚΑΝΩΝ 28

Πλοία εμποδιζόμενα εκ του βυθίσματός των

Παν εμποδιζόμενον εκ του βυθίσματός του πλοίων, επιπλέον των φανών, οίτινες καθορίζονται δια τα μηχανοκίνητα πλοία υπό του Κανόνος 23, οφείλει να φέρη, εις μάλλον καταφανές μέρος, τρεις ερυθρούς φανούς επί κατακορύφου γραμμής και ορατούς καθ' όλον τον οριζόντα ή ένα κύλινδρον.

ΚΑΝΩΝ 29

Πλοηγίδες

α. Παν πλοίων ασχολούμενον με υπηρεσίαν πλοηγήσεως οφείλει να φέρη :

ι. Επί ή πλησίον της κορυφής του ιστού δυο φανούς επί κατακορύφου γραμμής ορατούς καθ' όλον τον οριζόντα. Εκ των φανών αυτών ο ανώτερος δέον όπως είναι λευκός και ο κατώτερος ερυθρός.

ιι. Εφ' όσον η πλοηγίς ευρίσκεται εν πλώ, επί πλέον προς τους πλευρικούς φανούς και τον φανόν της κορώνης.

< (ιιι) Εφ' όσον η πλοηγίδα είναι αγκυροβολημένη, επιπλέον των φανών που καθορίζονται στην υποπαρ. (ι), το φανό, φανούς ή σχήματα που καθορίζονται στον Κανόνα 30 για αγκυροβολημένα πλοία>.

Η υποπαρ. (ιιι) τροποποιήθηκε από την παρ. 26 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

β. Πλοηγίς, όταν δεν ευρίσκεται εν υπηρεσία, οφείλει να φέρη τους φανούς ή τα σχήματα, άτινα καθορίζονται δι' όμοιον πλοίων του αυτού μήκους.

ΚΑΝΩΝ 30

Πλοία ηγκυροβολημένα και πλοία προσηραγμένα

α. Πάν πλοίων ηγκυροβολημένον οφείλει να φέρη εις μάλλον καταφανές μέρος :

ι. Εις το πρωραϊον τμήμα ένα λευκόν φανόν ορατόν καθ' όλον τον οριζόντα ή μίαν σφαίραν.

ιι. Εις την πρύμνην ή παρ' αυτήν και εις ύψος χαμηλότερον του φανού, όστις απαιτείται υπό της παρ. ι, έναν λευκόν φανόν ορατόν καθ' όλον τον οριζόντα.

β. Παν πλοίων, μήκους μικρότερου των 50 μέτρων, δύναται να φέρη, εις μάλλον καταφανές μέρος, ένα λευκόν φανόν ορατόν καθ' όλον τον οριζόντα, αντί των φανών, οίτινες καθορίζονται υπό της παρ. α.

γ. Πλοίων ηγκυροβολημένον δύναται και παν πλοίων μήκους μεγαλύτερου των 100 μέτρων οφείλει επίσης να χρησιμοποιήση τα εις την διάθεσιν αυτού ευρισκόμενα φώτα εργασίας προς φωτισμόν των καταστρωμάτων του.

δ. Παν πλοίων προσηραγμένον οφείλει να φέρη τους φανούς, οίτινες καθορίζονται υπό της παρ. α ή β και επί πλέον εις μάλλον καταφανές μέρος :

ι. Δύο ερυθρούς φανούς επί κατακορύφου γραμμής ορατούς καθ' όλον τον οριζόντα.

ii. Τρεις σφαίρας επί κατακορύφου γραμμής.

ε. Παν πλοίο, μήκους μικρότερου των 7 μέτρων, εφ' όσον είναι ηγκυροβολημένον ουχί εντός ή πλησίον στενού διαύλου, θαλασσίου διαδρόμου ή αγκυροβολίου ή όπου ναυσιπλοούν συνήθως έτερα πλοία, δεν υποχρεούται να φέρη τους φανούς ή <σχήμα καθοριζόμενο στις παρ. (α) και (β) του παρόντα Κανόνα>.

Η λέξη <ή προσηραγμένον> διαγράφηκε και η τελευταία σε <> φράση τροποποιήθηκε από την παρ. 27 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

<(στ) Κάθε πλοίο μήκους μικρότερου των 12 μέτρων, όταν προσαράξει δεν θα υποχρεούται να επιδεικνύει τους φανούς ή τα σχήματα που καθορίζονται στις υποπαρ. (σ) (ι) και (ii) του παρόντα Κανόνα>.

Η παρ. στ' προστέθηκε από την παρ. 28 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

«ΚΑΝΩΝ 31

Υδροπλάνα

Όπου δεν είναι πρακτικά δυνατό για υδροπλάνο ή σκάφος WIG να επιδεικνύει φανούς και σχήματα μετά των χαρακτηριστικών ή στις θέσεις που καθορίζονται από τους Κανόνες του παρόντος Μέρους, οφείλει να επιδεικνύει φανούς και σχήματα που έχουν κατά το δυνατόν παρόμοια χαρακτηριστικά και θέση» - *αντικ. του κανόνα 31 με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α.*

ΜΕΡΟΣ Δ'

ΗΧΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΦΩΤΕΙΝΑ ΣΗΜΑΤΑ

ΚΑΝΩΝ 32

Ορισμοί

α. Η λέξις <σειρήν> σημαίνει οιαδήποτε ηχητικήν συσκευήν ικανήν όπως παράγη τους καθοριζομένους συριγμούς και η οποία συμμορφούται προς τας προδιαγραφάς του Παραρτήματος ΙΙΙ των παρόντων Κανονισμών.

β. Ο όρος <βραχύς συριγμός> σημαίνει συριγμόν διαρκείας περίπου ενός δευτερολέπτου.

γ. Ο όρος <μακρός συριγμός> σημαίνει συριγμόν διαρκείας τεσσάρων έως έξι δευτερολέπτων.

ΚΑΝΩΝ 33

Όργανα παραγωγής ηχητικών σημάτων

«(α) σκάφος μήκους 12 μέτρων ή περισσότερο θα εφοδιάζεται με σφυρίκτρα, πλοίο μήκους 20 μέτρων ή περισσότερο θα εφοδιάζεται και με καμπάνα (bell) έκτος από σφυρίκτρα και πλοίο 100 μέτρων ή περισσότερο θα εφοδιάζεται επιπλέον και με κύμβαλο, ο τόνος και ο ήχος του οποίου δεν θα μπορεί να συγχέεται με εκείνον της καμπάνας (bell). Η σφυρίκτρα, η καμπάνα (bell) και το κύμβαλο θα συμμορφώνεται με τις προδιαγραφές του Παραρτήματος ΙΙΙ αυτών των κανονισμών. Η καμπάνα (bell) ή το κύμβαλο ή και τα δύο μπορούν να αντικαθίστανται από άλλον εξοπλισμό που θα έχει τα ίδια αντίστοιχα χαρακτηριστικά ήχου, με την προϋπόθεση ότι θα είναι πάντα δυνατή ή χειροκίνητη ήχηση των σημάτων» - *αντικ. της περ. α του κανόνα 33 με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α. Είχε τροποποιηθεί από την παρ. 29 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).*

β. Παν πλοίο μήκους κατωτέρου των 12 μέτρων δεν υποχρεούται να φέρη τας ηχητικές συσκευάς, αίτινες καθορίζονται υπό της παρ. α του παρόντος Κανόνος, αλλ' εις περίπτωσιν, καθ' ήν δεν φέρει ταύτας, θα είναι εφοδιασμένον δι' ετέρων μέσων παραγωγής ηχητικού σήματος επαρκούς εντάσεως.

ΚΑΝΩΝ 34

Σήματα χειρισμών και προειδοποιήσεως

<α. Όταν πλοία ευρίσκονται εν όψει αλλήλων, μηχανοκίνητον πλοίο εν πλω, οσάκις εκτελεί χειρισμούς προβλεπόμενους ή απαιτούμένους υπό των παρόντων Κανόνων, θα γνωστοποιή τους εν λόγω χειρισμούς δια των ακολούθων σημάτων της σειρήνος του:

Είς βραχύς συριγμός, δια του οποίου νοείται <αλλάσσω την πορείαν μου προς τα δεξιά>,

Δύο βραχείς συριγμοί, δια των οποίων νοείται <αλλάσσω την πορείαν μου προς τα αριστερά>,

Τρεις βραχείς συριγμοί, δια των οποίων νοείται <εκτελώ χειρισμόν αναποδίσεως>.

β. Οιαδήποτε πλοίο δύναται να συμπληρώνη τα σήματα σειρήνος τα καθοριζόμενα εν παρ. (α) του παρόντος Κανόνος δια φωτεινών σημάτων, επαναλαμβανομένων καταλλήλως, κατά την διάρκειαν της εκτελέσεως του χειρισμού:

(ι) Τα φωτεινά ταύτα σήματα θα έχουν τας ακόλουθους σημασίας :

- Μία αναλαμπή, δια της οποίας νοείται <αλλάσσω την πορείαν μου προς τα δεξιά> ,
- Δύο αναλαμπάι, δια των οποίων νοείται <αλλάσσω την πορείαν μου προς τα αριστερά> ,
- Τρεις αναλαμπάι, δια των οποίων νοείται <εκτελώ χειρισμόν αναποδίσεως> .

(ιι) Η διάρκεια εκάστης αναλαμπής θα είναι περίπου ενός δευτερολέπτου, το διάλειμμα μεταξύ αναλαμπών θα είναι περίπου ενός δευτερολέπτου και το διάλειμμα μεταξύ διαδοχικών σημάτων δεν θα είναι μικρότερον των δέκα δευτερολέπτων .

(ιιι) Ο φανός ο χρησιμοποιούμενος δια το σήμα τούτο, εφ' όσον είναι εγκατεστημένος, θα είναι λευκός, ορατός καθ' όλον τον ορίζοντα εξ αποστάσεως τουλάχιστον 5 μιλίων και θα συμμορφούται προς τας διατάξεις του Παραρτήματος Ι, <των παρόντων Κανονισμών> .

Οι μέσα στα <> τελευταίες λέξεις <των παρόντων των Κανονισμών> προστέθηκαν από την παρ. 30 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

γ. Όταν ευρίσκονται εν όψει αλλήλων εντός στενού διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου:

(ι) Πλοίον προτιθέμενον να προσπεράση έτερον, συμμορφούμενον προς τον Κανόνα 9(ε)(ι), θα γνωστοποιή την πρόθεσίν του δια των ακόλουθων σημάτων της σειράς του:

- Δύο μακρείς συριγμοί ακολουθουμένων υφ' ενός βραχέος συριγμού, δια των οποίων νοείται <προτίθεμαι να σας προσπεράσω εκ δεξιών σας> .
- Δυο μακρείς συριγμοί ακολουθουμένων υπό δυο βραχέων συριγμών, δια των οποίων νοείται <προτίθεμαι να σας προσπεράσω εξ αριστερών σας> .

(ιι) Πλοίον το οποίον πρόκειται να προσπερασθή, οσάκις ενεργεί συμφώνως προς τον Κανόνα 9(ε)(ι), θα γνωστοποιή την συγκατάθεσίν του δια του ακόλουθου σήματος της σειράς του:

- Είς μακρός, είς βραχύς, είς μακρός και είς βραχύς συριγμός, κατά την σειράν ταύτην.

δ. Οσάκις πλοία ευρισκόμενα εν όψει αλλήλων προσεγγίζουν άλληλα και δι' οιαδήποτε αιτίαν εκάτερον πλοίον παρανοεί τας προθέσεις ή ενεργείας έτερου, ή αμφιβάλλει εάν η εκτελουμένη υπό του έτερου ενέργεια είναι επαρκής προς αποφυγήν συγκρούσεως, το ευρισκόμενον εν αμφιβολία πλοίον θα γνωστοποιή αμέσως τοιαύτην αμφιβολίαν δια της εκπομπής πέντε τουλάχιστον βραχέων και ταχέων συριγμών της σειράς. Το τοιούτον σήμα είναι δυνατόν να συμπληρούται δια φωτεινού σήματος πέντε τουλάχιστον βραχειών και ταχειών αναλαμπών .

ε. Πλοίον πλησιάζον εις καμπήν ή περιοχήν διαύλου ή θαλασσίου διαδρόμου ένθα είναι δυνατόν ν' αποκρύπτονται έτερα πλοία υπό παρεμβαλλομένου εμποδίου θα εκπέμψη ένα μακρόν συριγμόν. Του τοιούτου σήματος θα δίδεται απόκρισις δι' ενός μακρού συριγμού υπό οιουδήποτε προσεγγίζοντος πλοίου το οποίον είναι δυνατόν να ακούη τούτο πέριξ της καμπής ή όπισθεν του παρεμβαλλομένου εμποδίου .

ς. Εάν υφίστανται επί πλοίου σειράς εγκατεστημένες εις απόστασιν μεταξύ των μεγαλύτεραν των 100 μέτρων, θα χρησιμοποιήται μόνον μία εξ αυτών δια την εκπομπήν σημάτων χειρισμών και προειδοποιήσεως> .

Ο κανών 34 αντικατεστάθη δια του Νομ. 635/1977.

ΚΑΝΩΝ 35

Ηχητικά σήματα εις περιωρισμένην ορατότητα

Εντός ή πλησίον περιοχής περιωρισμένης ορατότητας, κατά την ημέραν ή την νύκτα, τα καθοριζόμενα υπό του παρόντος Κανόνος σήματα θα χρησιμοποιώνται ως ακολούθως

α. Παν κινούμενον μηχανοκίνητον πλοίον θα εκπέμψη, κατά διαλείμματα ουχί μεγαλύτερα των 2 λεπτών, ίνα μακρόν συριγμόν.

β. Παν μη ηγκυροβολημένον αλλ' ακινητούν μηχανοκίνητον πλοίον θα εκπέμψη, κατά διαλείμματα ουχί μεγαλύτερα των 2 λεπτών, δύο μακρούς συριγμούς διαχωριζομένους υπό διαλειμμάτων 2 δευτερολέπτων .

γ. Παν πλοίον ακυβέρνητον, παν πλοίον περιωρισμένης ικανότητος χειρισμών, παν πλοίον εμποδιζόμενον εκ του βυθίσματός του, παν ιστιοφόρον πλοίον, παν πλοίον ασχολούμενον με αλιείαν και παν πλοίον ασχολούμενον με ρυμούλκισιν ή ώθησιν έτερου πλοίου, αντί των καθοριζομένων σημάτων υπό των παρ. α ή β, θα εκπέμψη, κατά διαλείμματα ουχί μεγαλύτερα των 2 λεπτών, τρεις συριγμούς διαδοχικώς, ήτοι ένα μακρόν ακολουθούμενον υπό δυο βραχέων συριγμών .

<(δ) Κάθε πλοίο ασχολούμενο με αλιεία, όταν είναι αγκυροβολημένο και κάθε πλοίο περιορισμένης ικανότητας χειρισμών, όταν διεξάγει την εργασία του επ' αγκύρα θα χρησιμοποιεί, αντί για τα ηχητικά σήματα που καθορίζονται στην παρ. (ζ) του παρόντα Κανόνα τα σήματα που καθορίζονται στην παρ. (γ) του παρόντα Κανόνα> .

Η παρ. (δ) προστέθηκε και οι υπάρχουσες παραγ. δ έως θ' έγιναν παρ. ε' έως ι' αντίστοιχα και η αναφορά στην παρ. (στ) έγινε (ζ) στις νέες παρ. η' και ι' από την παρ. 31 του παραρτήματος του άρθρου Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

ε.(δ) Παν ρυμουλκούμενον πλοίον ή όταν ρυμουλκούνται πλείονα του ενός πλοία, το τελευταίον μόνον εκ

των ρυμουλκουμένων, εάν είναι επηνδρωμένον, θα εκπέμψη, κατά διαλείμματα ουχί μεγαλύτερα των 2 λεπτών, τέσσαρες συριγμούς διαδοχικώς, ήτοι ένα μακρόν ακολουθούμενον υπό τριών βραχέων συριγμών. Εάν είναι πρακτικώς δυνατόν, το σήμα τούτο δέον όπως δίδεται αμέσως μετά το σήμα του ρυμουλκούντος.

στ.(ε) Εφ' όσον πλοίων ωθούν και πλοίων ωθούμενον προς πρώραν συνδέονται στερεώς ως μία ενιαία μονάς, θα θεωρούνται ως έν μηχανοκίνητον πλοίων και θα εκπέμπουν τα καθοριζόμενα υπό των παρ. α ή β' σήματα.

ζ.(ς) Παν πλοίων ηγκυροβολημένον οφείλει να κρούη, τον κώδωνα αυτού ταχέως επί πέντε περίπου δευτερόλεπτα, κατά διαλείμματα ουχί μεγαλύτερα του ενός λεπτού. Εις πλοίων μήκους μεγαλύτερου των 100 μέτρων, ο κώδων δέον να κρούεται εις το πρωραϊόν μέρος του πλοίου και, αμέσως μετά την κρούσιν του κώδωνος εις το πρυμναϊόν μέρος αυτού, επί πέντε περίπου δευτερόλεπτα, δέον να κρούεται ταχέως κύμβαλον. Παν πλοίων ηγκυροβολημένον δύναται, επιπροσθέτως, να εκπέμψη τρεις συριγμούς διαδοχικώς, ήτοι ένα βραχύν, ένα μακρόν και ένα βραχύν, ίνα ειδοποιή καταφθάνον πλοίων περί της θέσεώς του και περί του ενδεχομένου συγκρούσεως.

η(ζ) Παν πλοίων προσηραγμένον θα εκπέμψη το σήμα του κώδωνος και, εάν απαιτήται, το σήμα του κυμβάλου, τα οποία καθορίζονται υπό της παρ. ζ και επιπροσθέτως θα κρούη τον κώδωνα κεχωρισμένως και ευδιακρίτως τρεις φορές αμέσως προ και μετά την ταχείαν ταύτην κρούσιν. Επιπροσθέτως, παν προσηραγμένον πλοίων δύναται να εκπέμψη έν ανάλογον σήμα δια της σειρήνος.

θ.(η) Παν πλοίων μήκους μικροτέρου των 12 μέτρων δεν υποχρεούται να εκπέμψη τ' ανωτέρω αναφερόμενα σήματα. Εφ' όσον δεν εκπέμψη ταύτα, οφείλει να εκπέμψη έτερον ηχητικόν σήμα επαρκούς εντάσεως, κατά διαλείμματα ουχί μεγαλύτερα των 2 λεπτών.

«(ι) σκάφος μήκους 12 μέτρων ή άνω αλλά κάτω των 20 μέτρων δεν είναι υποχρεωμένο να ηχεί τα παραγόμενα από την καμπάνα σήματα που ορίζονται στις παραγράφους (ζ) και (η) αυτού του Κανόνα. Ωστόσο, αν δεν το κάνει, θα εκπέμψει άλλα επαρκή ηχητικά σήματα με διαλείμματα όχι μεγαλύτερα των δύο λεπτών» - *προσθ. νέας περ. 1 στον κανόνα 35 και αναρίθμηση αυτών που ακολουθούν με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α.*

ια.(ι).(θ) Πλοηγίς ευρισκομένη εν υπηρεσία δύναται, επί πλέον των σημάτων των καθοριζόμενων υπό των παρ. α, β ή ζ, να εκπέμψη σήμα ταυτότητος συνιστάμενον εκ τεσσάρων συριγμών.

ΚΑΝΩΝ 36

Σήματα δια την προσέλκυσιν της προσοχής

Εάν είναι αναγκαία η προσέλκυσιν της προσοχής ετέρου πλοίου, παν πλοίων δύναται να εκπέμψη φωτεινά ή ηχητικά σήματα, τα οποία δεν θα δύνανται εκ παραδρομής να εκληφθούν ως οιοδήποτε εκ των σημάτων των προβλεπομένων αλλαχού υπό των παρόντων Κανόνων.

Άλλως, δύναται να κατευθύνη την φωτεινήν δέσμη του προβολέως αυτού προς την διεύθυνσιν του κινδύνου κατά τοιούτον τρόπον, ώστε να μη ενοχλήται οιοδήποτε έτερον πλοίων.

<Κάθε φως για προσέλκυσιν προσοχής άλλου πλοίου πρέπει να είναι τέτοιο ώστε να μην μπορεί να εκληφθεί εκ λάθους ως οποιοδήποτε βοήθημα στην ναυσιπλοΐα.

Για το σκοπό του παρόντα Κανόνα πρέπει να αποφεύγονται υψηλής ισχύος αναλάμποντες ή περιστρεφόμενοι φανοί όπως π.χ. φανοί περιπολιών (STOBE LIGHTS)>.

Τα μέσα στα <> τελευταία εδάφια προσέθηκαν από την παρ. 32 του παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

ΚΑΝΩΝ 37

Σήματα κινδύνου

Ότε πλοίων ευρίσκεται εν κινδύνω και ζητή βοήθειαν, θα χρησιμοποιή ή επιδεικνύη τα σήματα, άτινα <περιγράφονται> υπό του Παραρτήματος IV των παρόντων Κανονισμών.

Η λέξη <καθορίζονται> αντικαταστάθηκε με τη λέξη <περιγράφονται> από την παρ. 3 του παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

ΜΕΡΟΣ Ε'

ΑΠΑΛΛΑΓΑΙ

ΚΑΝΩΝ 38

Απαλλαγαι

Παν πλοίων (ή κατηγορία πλοίων), εφ' όσον συμμορφούται προς τας απαιτήσεις των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση 1960, του οποίου η τρόπις ετέθη ή ευρίσκεται εις το στάδιον της κατασκευής προ της θέσεως εν ισχύι των παρόντων Κανονισμών, δύναται να απαλλαγή της

συμμορφώσεως προς αυτούς ως ακολούθως :

α. Δια την εγκατάστασιν φανών φωτιστικής εντάσεως καθοριζομένης υπό του Κανόνος 22, χορηγείται προθεσμία τεσσάρων ετών, μετά την θέσιν εν ισχύϊ των παρόντων Κανονισμών.

β. Δια την εγκατάστασιν φανών μετά προδιαγραφών χρωμάτων καθοριζομένων υπό της παρ. 7 του Παραρτήματος Ι, χορηγείται προθεσμία τεσσάρων ετών, μετά την θέσιν εν ισχύϊ των παρόντων Κανονισμών.

γ. Δια την μετατόπισιν φανών ευρισκομένων εις θέσεις καθορισθείσας βάσει του Βρετανικού Συστήματος μονάδων εις ετέρας, καθοριζομένας βάσει του Μετρικού Συστήματος Μονάδων και δια την μετατροπήν των αριθμητικών στοιχείων μετρήσεως των πλαισίων των φανών, παρέχεται μόνιμος απαλλαγή.

δ. (i) Δια την μετατόπισιν των εφιστίων φανών επί πλοίων μήκους κάτω των 150 μέτρων εις νέας θέσεις, βάσει των προδιαγραφών της παρ. 3 (α) Παραρτήματος Ι, <των παρόντων Κανονισμών> χορηγείται μόνιμος απαλλαγή.

ii. Δια την μετατόπισιν των εφιστίων φανών επί πλοίων μήκους 150 μέτρων και άνω εις νέας θέσεις, βάσει των προδιαγραφών της παρ. 3(α) του Παραρτήματος Ι, χορηγείται προθεσμία εννέα ετών, μετά την θέσιν εν ισχύϊ των παρόντων Κανονισμών.

ε. Δια την μετατόπισιν των εφιστίων φανών εις νέας θέσεις, βάσει των προδιαγραφών της παρ. 2 (β) του Παραρτήματος Ι, <των παρόντων Κανονισμών> χορηγείται προθεσμία εννέα ετών, μετά την θέσιν εν ισχύϊ των παρόντων Κανονισμών.

ς. Δια την μετατόπισιν των πλευρικών φανών εις νέας θέσεις, βάσει των προδιαγραφών των παρ. 2 (ζ) και 3(β) του Παραρτήματος Ι, <των παρόντων Κανονισμών> χορηγείται προθεσμία εννέα ετών, μετά την θέσιν εν ισχύϊ των παρόντων Κανονισμών.

ζ. Δια την συμμόρφωσιν προς τας απαιτήσεις δια τας ηχητικάς συσκευάς τας καθοριζομένας υπό του Παραρτήματος ΙΙΙ, <των παρόντων Κανονισμών> χορηγείται προθεσμία εννέα ετών, μετά την θέσιν εν ισχύϊ των παρόντων Κανονισμών.

Οι λέξεις <των παρόντων Κανονισμών> στις παρ. δ(ι) ε, στ και ζ, προστέθηκαν από την παρ. 34 του παραρτήματος του άρθ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α 86).

<η) Για τη μετατόπιση των περιβλεπτών φανών βάσει των προδιαγραφών του Τμήματος 9 (β) Παραρτήματος Ι των παρόντων Κανονισμών χορηγείται μόνιμη απαλλαγή>.

Η παρ. η' προστέθηκε από την παρ. 35 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

[Αρχή Τροποποίησης] ΜΕΡΟΣ ΣΤ'

Εξακρίβωση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της Σύμβασης

ΚΑΝΩΝ 39

ΟΡΙΣΜΟΙ

Α. Ως «Έλεγχος» (audit) νοείται μια συστηματική, ανεξάρτητη και τεκμηριωμένη διαδικασία για την απόκτηση αποδεικτικού στοιχείου ελέγχου και αντικειμενικής αξιολόγησης του, για να καθοριστεί ο βαθμός στον οποίο εκπληρούνται τα κριτήρια του ελέγχου.

Β. Ως «Σύστημα Ελέγχου» (Audit Scheme) νοείται το Σύστημα Ελέγχου των Κρατών του ΙΜΟ που καθιερώθηκε από τον Οργανισμό και λαμβάνει υπόψη του τις οδηγίες που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό*.

Γ. Ως «Κώδικας Εφαρμογής» (Code for Implementation) νοείται ο Κώδικας Εφαρμογής των Οργάνων του ΙΜΟ (Κώδικας ΙΙΙ), όπως υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.1070 (28).

Δ. Ως «Πρότυπο Ελέγχου» (Audit Standard) νοείται ο Κώδικας Εφαρμογής.

ΚΑΝΩΝ 40

ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να κάνουν χρήση των διατάξεων του Κώδικα Εφαρμογής κατά την εκτέλεση των υποχρεώσεων και των ευθυνών τους, όπως εμπεριέχονται στη παρούσα Σύμβαση.

ΚΑΝΩΝ 41

ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Α. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος πρέπει να υπόκειται σε περιοδικούς ελέγχους από τον Οργανισμό σύμφωνα με το Πρότυπο Ελέγχου για να επαληθεύεται η συμμόρφωση με αυτό και με την εφαρμογή της παρούσας

Σύμβασης.

Β. Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού πρέπει να έχει την ευθύνη ως προς την διαχείριση του Συστήματος Ελέγχου, βασιζόμενο στις οδηγίες που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό*.

Γ. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει την ευθύνη για τη διευκόλυνση της διεξαγωγής του ελέγχου και την εφαρμογή ενός προγράμματος δράσεων που θα απευθύνεται στα ευρήματα του ελέγχου, βασιζόμενο στις οδηγίες που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό*.

Δ. Ο έλεγχος σε όλα τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να:

(α) βασίζεται σε ένα συνολικό πρόγραμμα, το οποίο εκπονείται από τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό^{1*} Αναφέρεται στο Πλαίσιο και Διαδικασίες του συστήματος Ελέγχου των Κρατών Μελών του ΙΜΟ, όπως υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α. 1076 (28), και,

(β) διεξάγεται κατά περιοδικά διαστήματα, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που αναπτύχθηκαν από τον Οργανισμό ^{*Αναφέρεται στο Πλαίσιο και Διαδικασίες του συστήματος Ελέγχου των Κρατών Μελών του ΙΜΟ, όπως υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α. 1076 (28).} - ΠΡΟΣΘ. ΜΕΡΟΥΣ ΣΤ ΜΕ ΤΟ Π.Δ. 93/16, ΦΕΚ-161 Α/7-9-16 [Τέλος Τροποποίησης]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑΙ ΦΑΝΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

<1. Ορισμός.

Ο όρος <ύψος υπεράνω του σκάφους> σημαίνει υπεράνω του ανωτάτου συνεχούς καταστρώματος.

<Το ύψος αυτό θα μετρείται κατακόρυφα από κάτω από τη θέση εγκατάστασης του φανού>.

Η φράση μέσα στα <> προστέθηκε από την παρ. 36 του Παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

2. Κατακόρυφος τοποθέτησις και διαστήματα μεταξύ των φανών.

α. Επί παντός μηχανοκινήτου πλοίου, μήκους 20 μέτρων και άνω, οι εφίστιοι φανοί θα είναι τοποθετημένοι ως ακολούθως :

i. Ο πρῶραιος εφίστιος φανός, ή εφ' όσον φέρεται μόνον εις εφίστιος φανός, ο φανός ούτος, εις ύψος υπεράνω του σκάφους ουχί μικρότερον των 6 μέτρων και, εφ' όσον το πλάτος του πλοίου υπερβαίνει τα 6 μέτρα, εις ύψος υπεράνω του σκάφους ουχί μικρότερον του πλάτους τούτου. Πάντως ο φανός ούτος δεν απαιτείται όπως τοποθετήται υπεράνω του σκάφους εις ύψος μεγαλύτερον των 12 μέτρων.

ii. Εφ' όσον φέρονται δυο εφίστιοι φανοί, ο πρῦμναίος θα είναι τουλάχιστον 4,5 μέτρα, επί της αυτής κατακόρυφου, υψηλότερον του πρῶραίου.

β. Ο κατακόρυφος διαχωρισμός των εφιστίων φανών μηχανοκινήτων πλοίων θα είναι τοιούτος, ώστε, εις απάσας τας φυσιολογικάς καταστάσεις διαγωγής, ο πρῦμναίος φανός να είναι ορατός υπεράνω και να διαχωρίζεται εκ του πρῶραίου φανού εξ αποστάσεως 1000 μέτρων εκ της πρῶρας εφ' όσον οράται εκ του επιπέδου της επιφανείας θαλάσσης.

γ. Ο εφίστιος φανός μηχανοκινήτου πλοίου μήκους 12 μέτρων και άνω, αλλά κάτω των 20 μέτρων, θα είναι τοποθετημένος εις ύψος υπεράνω του περιτωναίου, ουχί μικρότερον των 2,5 μέτρων.

«(δ) Κάθε μηχανοκίνητο πλοίο μήκους μικρότερου των 12 μέτρων μπορεί να φέρει τον ανώτατο εφίστιο φανό σε ύψος μικρότερο των 2,5 μέτρων υπεράνω της κουπαστής. Όταν όμως φέρεται εφίστιος φανός επιπλέον των πλευρικών φανών και του φανού κορώνης ή ο περίβλεπτος φανός του κανόνα 23 (γ) (i) φέρεται επιπρόσθετα των πλευρικών φανών, τότε ο εφίστιος ή περίβλεπτος φανός θα φέρεται τουλάχιστον 1 μέτρο υψηλότερα των πλευρικών φανών» - *αντικ. της περ. 2 του παραρτήματος Ι με το Π.Δ. 116/89, ΦΕΚ-52 Α*

<(ε) Ο ένας εκ των δυο ή τριών εφιστίων φανών που καθορίζονται για ένα μηχανοκίνητο πλοίο, όταν ασχολείται με ρυμούλκηση ή ώθηση άλλου πλοίου, θα είναι τοποθετημένος στην ίδια θέση μετά του πρῶραίου ή του πρῦμναίου εφιστίου φανού υπό την προϋπόθεση ότι αν φέρεται επί του πρῦμναίου ιστού, ο κατώτατος πρῦμναίος εφίστιος φανός θα είναι τουλάχιστον 4,5 μέτρα κατακόρυφα υψηλότερα από τον πρῶραίο εφίστιο φανό.

<(στ)(i). Ο εφίστιος φανός ή φανοί που καθορίζονται στον Κανόνα 23(α) θα είναι έτσι τοποθετημένοι ώστε να κείνται υπεράνω και να διαχωρίζονται σαφώς απ' όλα τα άλλα φώτα ή εμπόδια, εκτός των περιγραφομένων στην υποπαρ. (ii).

(ii). Όταν είναι πρακτικώς αδύνατο να μεταφέρονται οι περίβλεπτοι φανοί που καθορίζονται από τον Κανόνα 27(β)(i) ή τον Κανόνα 28 κάτωθεν των εφιστίων φανών μπορούν να μεταφέρονται υπεράνω του πρῦμναίου εφιστίου (ων) και πρῦμναίου εφιστίου (ων) υπό την προϋπόθεση ότι στην τελευταία περίπτωση θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του τμήματος 3(γ) του παρόντος Παραρτήματος>.

Οι παρ. ε' και στ' διορθώθηκαν και τροποποιήθηκαν από τις παρ. 37 και 38 του Παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

ζ. Οι πλευρικοί φανοί μηχανοκινήτου πλοίου θα είναι τοποθετημένοι εις ύψος υπεράνω του σκάφους ουχί

μεγαλύτερον των τριών τετάρτων του τοιούτου του πρωραίου εφιστίου φανού. Δεν θα είναι, όμως, τόσο χαμηλά ώστε να συγχέονται με τα φώτα του καταστρώματος.

η. οι πλευρικοί φανοί, οι φερόμενοι υπό μηχανοκίνητου πλοίου μήκους κάτω των 20 μέτρων, εφ' όσον είναι ενσωματωμένοι εις ένα φανόν, θα είναι τοποθετημένοι χαμηλότερον του εφιστίου φανού, εις κατακόρυφον απόστασιν ουχί μικρότεραν του ενός μέτρου.

θ. Όπου οι Κανόνες καθορίζουν όπως δύο ή τρεις φανοί φέρονται επί της αυτής κατακορύφου, ούτοι θα είναι τοποθετημένοι ως ακολούθως.

ι. Επί πλοίου μήκους 20 μέτρων και άνω οι τοιούτοι φανοί θα είναι τοποθετημένοι εις απόστασιν μεταξύ των ουχί μικρότεραν των 2 μέτρων, ο δε χαμηλότερος των φανών αυτών, πλην της περιπτώσεως καθ' ήν απαιτείται φανός ρυμουλκήσεως, <θα τοποθετείται σε ύψος μικρότερο των 4 μέτρων υπεράνω του ανώτατου συνεχούς καταστρώματος>.

Οι λέξεις μετά τη λέξη <ρυμουλκήσεως> αντικαταστάθηκαν από την παρ. 39 του παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

<(ii) Σε πλοίο μήκους μικρότερου των 20 μέτρων οι φανοί αυτοί θα είναι τοποθετημένοι σε απόστασιν μεταξύ τους όχι μικρότερη του 1 μέτρου και ο κατώτατος από τους φανούς αυτούς, εκτός αν απαιτείται φανός ρυμουλκήσεως, θα είναι τοποθετημένος σε ύψος όχι μικρότερο των 2 μέτρων υπεράνω της κουπαστής> - *αντικ. του στοιχ. Ιι της περ. θ της παρ. 2 του παραρτήματος Ι με το Π.Δ. 116/89, ΦΕΚ-52 Α. Είχει τροποποιηθεί από την παρ. 40 του Παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).*

iii. Εφ' όσον φέρονται τρεις φανοί, θα είναι τοποθετημένοι εις ίσην απόστασιν.

ι. Ο κατώτερος εκ των δυο ορατών καθ' όλον τον ορίζοντα φανών των καθοριζομένων δια πλοίων ασχολούμενον με την αλιείαν, θα είναι εις ύψος υπεράνω των πλευρικών, φανών ουχί μικρότερον του διπλασίου της αποστάσεως μεταξύ των δυο κατακορύφων φανών.

Η λέξη <αλιευτικών> διαγράφηκε από την παρ. 41 του παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

<ια. Ο πρωραίος φανός αγκύρας, <που καθορίζεται από τον Κανόνα, 30(α)(ι)>, εφ' όσον φέρονται δυο, δεν θα είναι εις ύψος χαμηλότερον των 4,5 μέτρων υπεράνω του πρυμναίου τοιούτου. Επί πλοίου μήκους 50 μέτρων και άνω, ο πρωραίος ούτος φανός αγκυροβολίας <θα είναι τοποθετημένος σε ύψος όχι λιγότερο των 6 μέτρων υπεράνω του ανώτατου συνεχούς καταστρώματος>.

Η φράση μέσα στα <> μετά τη λέξη <αγκύρας> προστέθηκε και οι λέξεις μετά τη λέξη <αγκυροβολίας> αντικαταστάθηκαν από την παρ. 42 του παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν.- 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

3. Οριζοντία τοποθέτησις και διαστήματα μεταξύ των φανών.

α. Εφ' όσον καθορίζεται όπως φέρονται δυο εφιστίοι φανοί δια μηχανοκίνητον πλοίον, η οριζοντία απόστασις μεταξύ των δεν θα είναι μικρότερα του ημίσεος του μήκους του πλοίου, δεν είναι απαραίτητον όμως να είναι και μεγαλύτερα των 100 μέτρων. Ο πρωραίος φανός θα είναι τοποθετημένος εις απόστασιν εκ της πρῶρας ουχί μεγαλύτεραν του ενός τετάρτου του μήκους του πλοίου.

β. <Επί μηχανοκίνητου πλοίου> μήκους 20 μέτρων και άνω, οι πλευρικοί φανοί δεν θα τοποθετώνται πρῶραθεν των πρωραίων εφιστίων φανών. Ούτοι θα τοποθετώνται επί ή πλησίον της πλευράς του πλοίου.

Η φράση <επί πλοίου> αντικαταστάθηκε με τη φράση <επί μηχανοκίνητου πλοίου> από την παρ. 43 του παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

<(γ) Όταν οι φανοί που καθορίζονται στον Κανόνα 27(β)(ι) ή στον Κανόνα 28 είναι τοποθετημένοι κατακορύφως μεταξύ του πρωραίου εφιστίου (ων) και του πρυμναίου εφιστίου (ων) φανού, αυτοί οι περιβλεπτοί φανοί θα είναι τοποθετημένοι σε οριζοντία απόστασιν όχι μικρότερη των 2 μέτρων από την κύρια διαμήκη γραμμή του πλοίου σε εγκάρσια κατεύθυνση>.

Η παρ. 3γ προστέθηκε από την παρ. 44 του παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

<(δ) Όταν καθορίζεται μόνο ένας εφιστίος φανός για ένα μηχανοκίνητο πλοίο, ο φανός αυτός θα επιδεικνύεται πρῶραθεν του μέσου, εκτός από την περίπτωση που ένα πλοίο μήκους μικρότερου των 20 μέτρων δεν χρειάζεται να επιδεικνύει τον φανό πρῶραθεν του μέσου, οπότε θα τον επιδεικνύει, όσον είναι πρακτικά δυνατόν, πρῶραθεν>.

Το μέσα σε <> εδαφ. (δ) προστέθηκε από την παρ. 4 του Προσαρτήματος Β του άρθρ. 1 Π.Δ. 11/29 Δεκ. 1995 / 16 Ιαν. 1996 (ΦΕΚ Α' 6) (διορθ. σφαλ. στο ΦΕΚ Α' 44/7.3.1996).

<4. Λεπτομέρεια προσδιορισμού θέσεως ενδεικτικών φανών διευθύνσεως δια αλιευτικά πλοία, βαθυκόρους και πλοία ασχολούμενα με υποβρυχίους εργασίας.

α. Ο φανός ο δεικνύων την διεύθυνσιν του εκτάμματος των εργαλείων από πλοίον ασχολούμενον με την αλιείαν ως καθορίζεται εις τον Κανόνα 26(γ)(ii), θα είναι τοποθετημένος εις οριζοντίαν απόστασιν ουχί μικρότεραν των 2 μέτρων και ουχί μεγαλύτεραν των 6 μέτρων μακράν των δυο ορατών καθ' όλον τον οριζοντία ερυθρού και λευκού φανών. Ο φανός ούτος θα είναι τοποθετημένος ουχί υψηλότερον του ορατού καθ' όλον τον ορίζοντα λευκού φανού του καθοριζομένου εις τον Κανόνα 26(γ)(i) και ουχί χαμηλότερον των πλευρικών φανών.

β. Οι φανοί και τα σχήματα επί πλοίου ασχολούμενου με υποβρυχίους εκσκαφάς ή υποβρυχίους εργασίας

προς ένδειξιν της πλευράς του εμποδίου και ή της πλευράς εκ της οποίας η διέλευσις είναι ασφαλής, ως καθορίζεται εις τον Κανόνα 27(δ) και (ii), θα είναι τοποθετημένοι εις την μεγίστην πρακτικώς οριζοντίαν απόστασιν, αλλ' εν ουδεμιά περιπτώσει εις μικροτέραν των 2 μέτρων, εκ των καθοριζομένων εις τον Κανόνα 27(β)(i)(ii) φανών ή σχημάτων. Εν ουδεμιά περιπτώσει ο ανώτερος εξ αυτών των φανών ή σχημάτων θα ευρίσκειται εις μεγαλύτερον ύψος του κατωτέρου των τριών φανών ή σχημάτων των καθοριζομένων εις τον Κανόνα 27(β)(i) και (ii)>.

5. Πλαίσια πλευρικών φανών.

Οι πλευρικοί φανοί <πλοίων μήκους 20 μέτρων ή περισσοτέρων> θα τοποθετώνται όντος πλαισίων χρώματος θαμπού μέλανος (MATT), πληρούντων τας απαιτήσεις της παρ. 9 του παρόντος Παραρτήματος, <σε πλοία μήκους μικρότερου των 20 μέτρων, οι πλευρικοί φανοί, αν είναι αναγκαίο να συμμορφούνται με τις απαιτήσεις του Τμήματος 9 του παρόντος Παραρτήματος, θα είναι εφοδιασμένοι με πλαίσια χρώματος θαμπού μαύρου (MAT)>.

Οι λέξεις <πλοίων μήκους 20 μέτρων ή περισσοτέρων> και το δεύτερο εδάφιο προστέθηκαν από την παρ. 45 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

Προκειμένου περί φανού συνδυάζοντος αμφοτέρους τους πλευρικούς φανούς και φέροντος απλού κατακόρυφον νημάτιον και λίαν μικρού εύρους διαχωριστικόν διάφραγμα, μεταξύ πρασίνου και ερυθρού τομέως, δεν είναι απαραίτητα εξωτερικά πλαίσια.

6. Σχήματα.

α. Τα σχήματα θα είναι μέλανα και μεγεθών ως ακολούθως:

i. Η σφαίρα θα έχη διάμετρον ουχί μικροτέραν των 0,60 του μέτρου.

ii. Ο κώνος θα έχη διάμετρον βάσεως ουχί μικροτέραν των 0,60 του μέτρου και ύψος ίσον προς την διάμετρον αυτού.

iii. Ο κύλινδρος θα έχη διάμετρον ουχί μικροτέραν των 0,60 του μέτρου και ύψος το διπλάσιον της διαμέτρου αυτού.

iv. Το ρομβοειδές σχήμα θα αποτελήται εκ δυο κώνων, ως ορίζεται εις (ii) ανωτέρω, εχόντων κοινήν βάση.

β. Η κατακόρυφος απόστασις μεταξύ των σχημάτων θα είναι τουλάχιστον 1,5 μέτρου.

γ. Επί πλοίου μήκους κάτω των 20 μέτρων δύναται να χρησιμοποιηθούν σχήματα μικρότερων διαστάσεων, αλλ' αναλόγων του μεγέθους αυτού, αντιστοίχως δε δύναται να μειουται και η μεταξύ των απόστασις.

7. Προδιαγραφαι χρωμάτων δια τους φανούς.

Ο χρωματισμός απάντων των φανών ναυσιπλοίας θα είναι σύμφωνος προς τας ακολούθους <Σταθεράς>, αι οποίαι ευρίσκονται όντος των ορίων της περιοχής του διαγράμματος του καθορισθέντος δι' έκαστον χρώμα υπό της Διεθνούς Ενώσεως Φωτοβολίας.

Τα όρια της περιοχής, δι' έκαστον χρώμα, δίδοντα δια συντεταγμένων αι οποίαι είναι αι εξής :

i. Λευκόν:

χ 0,525, 0,525, 0,452, 0,310, 0,310, 0,443

ψ 0,382, 0,440, 0,440, 0,348, 0,283, 0,382

ii. Πράσινον:

χ 0,28, 0,009, 0,300, 0,203

φ 0,385, 0,723, 0,531, 0,356

iii. Ερυθρόν:

χ 0,680, 0,660, 0,735, 0,721

ψ 0,320, 0,320, 0,265, 0,259

iv. Κίτρινον:

χ 0,612, 0,618, 0,575, 0,575

ψ 0,382, 0,382, 0,425, 0,406

8. Έντασις των φανών.

α. Η ελαχίστη φωτιστική έντασις των φανών θα υπολογίζεται δια της χρησιμοποιήσεως του τύπου :

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^D$$

Ένθα:

I = φωτιστική έντασις εις κηρία υπό συνθήκας λειτουργίας.

T = αρχικός συντελεστής 2×10^7 διεθνών μονάδων φωτισμού Lux.

D = ακτίς ορατότητας (φωτιστική απόσταση) του φανού εις ναυτικά μίλια.

K – ατμοσφαιρική μεταδοτικότητα.

Δια τους καθαρισθέντας φανούς, η τιμή του <K> θα είναι 0,8 ανταποκρινόμενη εις μίαν μετεωρολογικήν ορατότητα περίπου 13 ναυτικών μιλίων.

β. Εις τον ακόλουθον πίνακα δίδεται επιλογή αριθμητικών στοιχείων προερχομένη από τον τύπον:

Ακτίς ορατότητας (φωτιστική απόσταση) του φανού εις ναυτικά μίλια	Φωτιστική ένταση του φανού εις κηρία δια K = 08
D	I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

Σημείωσις: Η μεγίστη φωτιστική ένταση των φανών ναυσιπλοΐας θα περιορίζεται, iv' αποφεύγεται υπερβολική ακτινοβολία. <Αυτό δεν θα επιτυγχάνεται δια ελέγχου μεταβολής της φωτιστικής έντασης>.

Η μέσα στα <> τελευταία φράση προστέθηκε από την παρ. 46 του παραρτήματος του άρθρου 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

<9. Οριζόντιοι Τομείς.

α.(i) Οι πλευρικοί φανοί ως είναι εγκατεστημένοι επί του πλοίου, δέον όπως έχουν την ελαχίστην απαιτούμενην έντασιν προς την κατεύθυνσιν της πλώρας. Η έντασις <θα> ελαττούται ίνα καταλήξη πρακτικώς εις διακοπήν φωτός μεταξύ 1 μοίρας και 3 μοιρών έξωθεν των καθοριζομένων τομέων.

(ii) Δια φανούς της κορώνης και εφιστίους φανούς και εις τας 22,5 μοίρας πρύμνηθεν του εγκαρσίου δια πλευρικούς φανούς, η ελαχίστη απαιτούμενη έντασις θα διατηρήται καθ' όλον το τόξον του οριζοντος μέχρι 5 μοίρας έξωθεν των ορίων των τομέων των καθοριζομένων εις τον Κανόνα 21. ΑΠΟ 5 μοίρας έξωθεν των καθοριζομένων τομέων η έντασις δύναται να ελαττούται κατά 50% μέχρι των καθοριζομένων ορίων, αύτη δε θα ελαττούται σταθερώς ίνα καταλήξη πρακτικώς εις διακοπήν φωτός έξωθεν των καθοριζομένων <τομέων> ουχί περισσότερο των 5 μοιρών>.

Στην παρ. 9^α (i) η φράση <δέον όπως> αντικαταστάθηκε με τη λέξη <θα> και στην παρ. 9^α (ii) η λέξη <ορίων> αντικαταστάθηκε με τη λέξη <τομέων> από την παρ. 48 του παραρτήματος του άρθρου 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

Αι παρ. 1,4 και 9^α του παραρτήματος Ι αντικατεστάθησαν δια του Νομ. 635/1977.

β. (i) Φανοί ορατοί καθ' όλον τον ορίζοντα θα είναι τοποθετημένοι κατά τοιούτον τρόπον, ώστε να μη αποκρύπτονται υπό των ιστών ή κατασκευών κατά γωνιακούς τομείς μεγαλύτερους των 6 μοιρών, εξαιρέσει των φανών αγκύρας, <που καθορίζονται στον Κανόνα 30>, οι οποίοι δεν είναι απαραίτητον όπως τοποθετώνται εις πρακτικώς δυσχερές ύψος υπεράνω της γάστρας.

Η μέσα σε <> φράση προστέθηκε από την παρ. 49 του Παραρτήματος του άρθρου 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

<(β)(ii). Αν η συμμόρφωση με την παρ. (β)(i) του τμήματος αυτού, είναι πρακτικά αδύνατη, επιδεικνύοντας μόνο ένα περιβλεπτο φανό, θα πρέπει, να χρησιμοποιούνται δυο περιβλεπτοι φανοί, τοποθετούμενοι κατάλληλα ή μέσα σε πλαίσιο, ώστε να εμφανίζονται όσο αυτό είναι πρακτικά εφικτό, σαν ένας φανός, σε απόσταση ενός μιλίου>.

Η παλαιά παρ. β αναριθμήθηκε ως (β)(i) και προστέθηκε υποπεριπτ. β(ii) από την παρ. 5 του Παραρτήματος του άρθρου 1 Π.Δ. 11/29 Δεκ. 1995/16 Ιαν. 1996 (ΦΕΚ Α' 6) (διορθ. σαφλμ. στο ΦΕΚ Α' 44/7.3.1996).

10. Κατακόρυφοι Τομείς.

α. Οι κατακόρυφοι τομείς, των ηλεκτρικών φανών, <όπως είναι εγκατεστημένοι> εξαιρουμένων των φανών των ιστιοφόρων πλοίων «εν πλω» - προσθ. της ως άνω μέσα σε «» λέξης με το Π.Δ. 116/89, ΦΕΚ-52 Α -, θα εξασφαλίζουν ότι <:

i. Τουλάχιστον η ελαχίστη απαιτούμενη Έντασις διατηρείται εις απάσας τας γωνίας από 5° υπεράνω έως 5° κάτωθεν του οριζοντίου επιπέδου,

ii. Τουλάχιστον το 60% της ελαχίστης απαιτούμενης εντάσεως διατηρείται από 7°,5 υπεράνω έως 7°,5 κάτωθεν του οριζοντίου επιπέδου.

β. Εις την περίπτωσιν των ιστιοφόρων πλοίων «εν πλω» - προσθ. της ως άνω μέσα σε «» λέξης με το Π.Δ. 116/89, ΦΕΚ-52 Α -, οι κατακόρυφοι τομείς των ηλεκτρικών φανών <όπως είναι εγκατεστημένοι> θα εξασφαλίζουν ότι :

i. Τουλάχιστον η ελαχίστη απαιτούμενη έντασις διατηρείται εις απάσας τας γωνίας από 5° υπεράνω έως 5° κάτωθεν του οριζοντίου επιπέδου.

ii. Τουλάχιστον τα 50% της ελαχίστης απαιτούμενης εντάσεως διατηρείται από 25°υπεράνω έως 25° κάτωθεν του οριζοντίου επιπέδου.

Στις παρ. α και β η φράση <όπως είναι εγκατεστημένοι> προστέθηκε από την παρ. 50 του Παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

γ. Είς την περίπτωση των μη ηλεκτρικών φανών, οι παρούσαι προδιαγραφές θα εφαρμόζονται με όσον το δυνατόν μεγαλύτεραν προσέγγισιν.

11. Έντασις μη ηλεκτρικών φανών.

Μη ηλεκτρικοί φανοί θα συμμορφούνται, όσον είναι πρακτικώς δυνατόν, προς τας ελαχίστας απαιτήσεις περί φωτιστικής εντάσεως τας καθοριζόμενας υπό του πίνακος της παρ. 8.

12. Φανός εκτελέσεως χειρισμών.

Ανεξαρτήτως των απαιτήσεων της παρ. 2(ς), ο φανός εκτελέσεως χειρισμών, ο καθοριζόμενος υπό του Κανόνος 34(β), θα τοποθετηθεί επί του ιδίου κατακόρυφου επιπέδου προς πρῶραν και προς πύρμνην μετά του εφίστιου ή των εφιστίων φανών, όπου είναι πρακτικώς δυνατόν, τουλάχιστον εις ύψος 2 μέτρων κατακόρυφως υπεράνω του πρωραίου εφίστιου, λαμβανομένου υπ' όψιν ότι θα ευρίσκεται εις ύψος ουχί μικρότερον των δύο μέτρων κατακόρυφως υπεράνω ή κάτωθεν του πρυμναίου εφίστιου φανού. Επί πλοίου φέροντος μόνον έναν εφίστιον φανόν, ο φανός εκτελέσεως χειρισμών, εφ' όσον υφίσταται, θα φέρεται εις το πλεόν καταφανές μέρος και εις κατακόρυφον απόστασιν ουχί μικρότεραν των 2 μέτρων εκ του εφίστιου φανού.

<13. Ταχύπλοο σκάφος.

«(α) Ο εφίστιος φανός ταχύπλοου σκάφους μπορεί να τοποθετείται σε ύψος σχετικό με το πλάτος του σκάφους, χαμηλότερα από αυτό που ορίζεται στην παράγραφο 2 (α) (i) του παρόντος παραρτήματος, με την προϋπόθεση ότι η γωνία βάσης των ισοσκελών τριγώνων που σχηματίζονται από τους πλευρικούς φανούς και τον εφίστιο φανό όταν φαίνονται κατά μέτωπο δεν θα είναι μικρότερη των 27 ο .

(β) Σε ταχύπλοο σκάφος μήκους 50 μέτρων ή μεγαλύτερου, ο κάθετος διαχωρισμός των 4,5 μέτρων μεταξύ του φανού του πρωραίου ιστού και του φανού του κυρίου ιστού που απαιτείται από την παράγραφο 2 (α) (ii) αυτού του παραρτήματος μπορεί να τροποποιείται με την προϋπόθεση ότι αυτή η απόσταση δεν θα είναι λιγότερη από την τιμή που ορίζεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$y = [(a+17\psi)C+2]/1000$$

όπου y = το ύψος του φανού του κυρίου ιστού πάνω από τον φανό του πρωραίου ιστού σε μέτρα

a = το ύψος του φανού πρωραίου ιστού πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας σε κατάσταση λειτουργίας σε μέτρα

ψ = η διαγωγή σε κατάσταση λειτουργίας σε μοίρες c = ο οριζόντιος διαχωρισμός των εφιστίων φανών σε μέτρα» - *Το μέσα σε <> τμήμα 13 προστέθηκε και το υπάρχον τροποποιήθηκε σε 14 από την περιπτ. 6 του Προσαρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 11/29 Δεκ. 1995/16 Ιαν. 1996 (ΦΕΚ Α' 6), (διορθ. ασφαλμ. στο ΦΕΚ Α' 44/7.3.1996) και στη συνέχεια τροποποιήθηκε ως άνω με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α.*

<14. Αποδοχή>.

<Η κατασκευή των φανών και σχημάτων και η εγκατάσταση των φανών επί πλοίου θα πρέπει να ικανοποιεί την αρμόδια Αρχή της Χώρας, τη σημαία της οποίας δικαιούται να φέρει το πλοίο>.

Η παρ. 14 τροποποιήθηκε από την παρ. 51 του Παραρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 233/22 Ιουν. – 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΣΗΜΑΤΑ ΔΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΛΙΕΥΟΝΤΑ ΠΟΛΥ ΠΛΗΣΙΟΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ

1. Γενικά.

Οι αναφερόμενοι, εις το παρόν Παράρτημα, φανοί, εφ' όσον φέρονται συμφώνως προς τας απαιτήσεις του Κανόνος 216(δ), δέον να τοποθετώνται εις το μάλλον καταφανές σημείον του πλοίου, θα ευρίσκονται εις απόστασιν μεταξύ των τουλάχιστον 0,9 του μέτρου, αλλ' εις χαμηλότερον επίπεδον των φανών, οίτινες καθορίζονται υπό του Κανόνος 26(β)(i) και (γ)(i). Οι φανοί θα είναι ορατοί καθ' όλον τον ορίζοντα και εξ αποστάσεως τουλάχιστον ενός μιλίου, αλλ' οπωσδήποτε μικροτέρας εκείνης, ήτις καθορίζεται υπό των παρόντων Κανόνων δια τα αλιευτικά πλοία.

2. Σήματα πλοίων αλιευόντων δια γρίπου.

(α) Πλοία μήκους 20 μέτρων ή μεγαλύτερου που αλιεύουν με γρίππο, εφόσον χρησιμοποιούν σύστημα συρόμενο στο βυθό ή τέτοιο ανοικτού πελάγους, θα επιδεικνύουν: >

Η μέσα σε <> πρώτη πρόταση αντικαταστάθηκε από την περιπτ. 7 του Προσαρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 11/29 Δεκ. 1995/16 Ιαν. 1996 (ΦΕΚ Α' 6), (διορθ. ασφαλμ. στο ΦΕΚ Α' 44/7.3.1996).

i. Ότε ρίπτουν τα δίκτυα των :

δυο λευκούς φανούς επί κατακορύφου γραμμής,

ii. Ότε σύρουν τα δίκτυα των :

ένα λευκόν φανόν ύπερθεν ενός ερυθρού φανού επί κατακορύφου γραμμής,

iii. Ότε το δίκτυον έχη εμπλακή εις εμπόδιον:

δύο ερυθρούς φανούς επί κατακορύφου γραμμής.

(β) Κάθε πλοίο μήκους 20μ. ή μεγαλύτερο ασχολούμενο με αλιεία δια ζεύγους γρίππων θα επιδεικνύει: >.

Η μέσα σε <> πρώτη πρόταση αντικαταστάθηκε από την περιπτ. 7 του Προσαρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 11/29 ΔΕΚ. 1995/16 Ιαν. 1996 (ΦΕΚ Α' 6), (διορθ. ασφαλμ. στο ΦΕΚ Α' 44/7.3.1996).

i. Κατά την νύκτα, προβολέα, κατευθυνόμενον προς τα εμπρός και προς την κατεύθυνσιν του εντέρου πλοίου εκ του ζεύγους.

ii. Πλοία αλιεύοντα δια ζεύγους γρίπου, ότε ρίπτουν ή σύρουν τα δίκτυα των ή ότε τα δίκτυα των έχουν εμπλακή εις εμπόδιον, δύνανται να φέρουν τους φανούς, οίτινες καθορίζονται υπό της παρ. 2 (α) ανωτέρω.

<(γ) Πλοίο μήκους μικρότερου των 20μ. αλιεύον με γρίππο, εφόσον χρησιμοποιεί σύστημα συρόμενο στο βυθό ή τέτοιο ανοικτού πελάγους ή αλιεύει με ζεύγος γρίππων, δύνανται να επιδεικνύει κατάλληλα τους φανούς που περιγράφονται στις παρ. (α) ή (β) του παραρτήματος αυτού>.

Η μέσα σε <> νέα παρ. (γ) προστέθηκε από την περιπτ. 7 του Προσαρτήματος του άρθρ. 1 Π.Δ. 11/29 Δεκ. 1995/16 Ιαν. 1996 (ΦΕΚ Α' 6), (διορθ. ασφαλμ. στο ΦΕΚ Α' 44/7.3.1996).

3. Σήματα πλοίων αλιευόντων δια δικτύων επιφανείας.

Πλοία αλιεύοντα δια στήματος δικτύων επιφανείας δύνανται να φέρουν δυο κιτρίνους φανούς επί κατακορύφου γραμμής. Οι φανοί ούτοι θα αναλάμπουν εναλλακτικώς ανά δευτερόλεπτον και με την αυτήν διάρκειαν αναλαμπής και διακοπής.

Οι φανοί ούτοι δύνανται να φέρονται μόνο, ότε το πλοίον δυσχεραίνεται εις τας κινήσεις του, ως εκ του τρόπου αλιείας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑΙ ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΗΧΗΤΙΚΩΝ ΣΗΜΑΤΩΝ

I. Σειρήνες.

«(α) Συχνότητες και ηχητική εμβέλεια.

Η βασική συχνότητα του σήματος θα είναι από 70 έως 700 Hz. Η ηχητική εμβέλεια σήματος από σφυρίκτρα θα ορίζεται από αυτές τις συχνότητες που μπορεί να περιλαμβάνουν την βασική και/ή μια ή περισσότερες υψηλές συχνότητες που βρίσκονται μεταξύ των 180 και των 700 Hz (+/1%) για πλοίο μήκους 20 μέτρων ή μεγαλύτερο από 180 έως 2100 Hz (+/1%) για πλοίο μήκους μικρότερου των 20 μέτρων και η οποία παράγει τα επίπεδα ηχητικής πίεσης που περιγράφονται στη κατωτέρω παράγραφο 1γ» - αντικ. της περ. α της παρ. 1 του παραρτήματος ΙΙΙ με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α

β. Όρια θεμελιωδών συχνοτήτων.

Προς εξασφάλισιν ευρείας ποικιλίας χαρακτηριστικών σειρήνων, η θεμελιώδης συχνότης μιας σειρήνος θα κείται μεταξύ των ακολούθως ορίων:

(i) 70-200 HZ, δια πλοίων μήκους 200 μέτρων και άνω,

(ii) 130-350 HZ, δια πλοίων μήκους 75 μέτρων αλλά μικροτέρου των 200 μέτρων,

(iii) 250-700 HZ, δια πλοίων μήκους μικροτέρου των 75 μέτρων.

«(γ) Ένταση ηχητικού σήματος και ακτίνα ακουστικότητας.

Η σφυρίκτρα που τοποθετείται σε ένα πλοίο θα παράγει στην κατεύθυνση της μέγιστης έντασης και σε μία απόσταση ενός (1) μέτρου από αυτήν, στάθμη ηχητικής πίεσης η οποία δίνει επίπεδο έντασης πίεσης τουλάχιστον 1/3 της κλίμακας της οκτάβας εντός των συχνοτήτων από 180 έως 700 Hz (+/-1%) για πλοίο μήκους 20 μέτρων ή μεγαλύτερο, ή από 180 έως 2100 Hz (+/-1%) για πλοίο μικρότερο των 20 μέτρων μήκος και όχι μικρότερο των τιμών που δίδονται στον κατωτέρω πίνακα:

Μήκος πλοίου σε μέτρα	1/3 κλίμακας οκτάβας στο 1 μέτρο με dB σχετικά με $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Ηχητική εμβέλεια σε ναυτικά μίλια
200 ή περισσότερα	143	2
75 έως 200	138	1,5
20 έως 75	130	1

Κάτω των 20	120 [Όταν οι μετρηθείσες συχνότητες βρίσκονται μεταξύ των συχνοτήτων 180-450 Hz]	0,5
	115 [Όταν οι μετρηθείσες συχνότητες βρίσκονται μεταξύ των συχνοτήτων 180-450 Hz]	
	111 [Όταν οι μετρηθείσες συχνότητες βρίσκονται μεταξύ των συχνοτήτων 180-450 Hz]	

- αντικ. της περ. γ της παρ. 1 του παραρτήματος ΙΙΙ με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α

δ. Ιδιότητες κατευθύνσεως.

Η στάθμη ηχητικής πίεσεως μιας σειρήνος κατευθυνομένης δεν θα είναι μεγαλύτερα των <4DB κάτωθεν της καθοριζόμενης στάθμης ηχητικής πίεσεως> επί της προς οιαδήποτε διεύθυνση νοητής γραμμής εις το οριζόντιον επίπεδον εντός (= 1%) 45 μοιρών από της νοητής γραμμής. Η στάθμη ηχητικής πίεσεως προς οιαδήποτε άλλην διεύθυνση εις το οριζόντιον επίπεδον δεν θα είναι μεγαλύτερα των 10 DB κάτωθεν της στάθμης ηχητικής πίεσεως επί της νοητής γραμμής, ούτως ώστε η μεγίστη απόστασις προς οιαδήποτε διεύθυνση θα είναι τουλάχιστον το ήμισυ της μεγίστης αποστάσεως κατά την προς πρόραν νοητήν γραμμήν. Η στάθμη ηχητικής πίεσεως θα μετράται εις εκείνην την ζώνην 1/3 οκτάβας ήτις ορίζει την ακτίνα ακουστικότητας.

Το πρώτο εδάφιο διαμορφώθηκε από την παρ. 52 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

ε. Τοποθέτησις σειρήνων.

Όταν μίαν σειρήν κατευθυνομένη προορίζεται να χρησιμοποιηθή ως η μόνη σειρήν εν τω πλοίω θα εγκαθίσταται μετά της μεγίστης εντάσεως της κατευθυνομένης κατ' ευθείαν προς πρόραν.

Μία σειρήν θα τοποθετήται εν τω πλοίω εις όσον είναι πρακτικώς δυνατόν μεγαλύτερον ύψος, προκειμένου να περιορίζεται διάλειψις του εκπεπομένου ήχου υπό εμποδίων και επίσης να ελαττώνονται οι κίνδυνοι ατυχημάτων ακοής εις το προσωπικόν. Η στάθμη ηχητικής πίεσεως του ίδιου του σήματος του πλοίου εις τα σημεία ακρόσεως δεν θα υπερβαίνει 100 DB (A).

ς. Τοποθέτησις περισσοτέρων της μίας σειρήνων.

Εφ' όσον σειρήνες είναι εγκατεστημένες εις απόστασιν μεταξύ των μεγαλύτερων των 100 μέτρων, θα κανονίζεται ούτως ώστε αύται να μη ηχούν ταυτοχρόνως.

ζ. Συστήματα συνδεδεασμένων σειρήνων.

Εφ' όσον λόγω υπάρξεως εμποδίων το ηχητικόν πεδίων μίας και μόνης σειρήνος ή μίας εκ των σειρήνων των αναφερομένων εις την ανωτέρω 1 (στ) παράγραφον είναι πιθανόν να έχη μίαν ζώνην στάθμης του σήματος κατά πολύ ελαττωμένης, συνιστάται όπως εγκαθίσταται σύστημα συνδεδεασμένων σειρήνων εις τρόπον ώστε να υπερνικάται η ελάττωσις αύτη. Δια τους σκοπούς των Κανόνων σύστημα τι συνδεδεασμένων σειρήνων θεωρείται ως να είναι μία και μόνη σειρήν.

Αι σειρήνες συνδεδεασμένου τινός συστήματος θα τοποθετώνται εις απόστασιν μεταξύ των ουχί μεγαλύτεραν των 100 μέτρων και κανονίζεται όπως ηχούν ταυτοχρόνως. Η συχνότης μίας οιαδήποτε σειρήνος θα διαφέρη από εκείνας των τυχόν ετέρων σειρήνων τουλάχιστον κατά 10 HZ.

2. Κώδων ή κύμβαλον.

α. Έντασις σήματος.

Κώδων ή κύμβαλον, ή έτερον μέσον έχον παρόμοια ηχητικά χαρακτηριστικά θα παράγη στάθμην ηχητικής πίεσεως ουχί μικροτέραν των 110 DB εις απόστασι 1 μέτρο απ' αυτό>.

Η παρ. α διαμορφώθηκε από την παρ. 53 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

«β) Κατασκευή

Οι καμπάνες ή τα κύμβαλα θα κατασκευάζονται από υλικό ανθεκτικό στην διάβρωση και σχεδιασμένο κατά τρόπον που θα δίνουν καθαρό τόνο. Η διάμετρος του στομίου του κουδουνιού δεν θα είναι μικρότερη των 300 mm για πλοία μήκους 20 μέτρων ή μεγαλύτερου. Όπου είναι πρακτικά δυνατό, συστήνεται να υπάρχει επικρουστήρας (σφυρί) κουδουνιού με ηλεκτρικό μηχανισμό για να εξασφαλίζεται συνεχής ισχύς, αλλά θα είναι δυνατή και η χειροκίνητη λειτουργία. Η μάζα του επικρουστήρα δεν θα είναι λιγότερη από 3 % της μάζας του κουδουνιού» - αντικ. της περ. β της παρ. 2 του παραρτήματος ΙΙΙ με το Π.Δ. 171/04, ΦΕΚ-145 Α. *Είχε τροποποιηθεί από την παρ. 54 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).*

3. Αποδοχή

Η κατασκευή των συσκευών ηχητικών σημάτων η λειτουργία των και εγκατάστασις των επί του πλοίου θα τυχάνη της ικανοποιήσεως της αρμοδίας Υπηρεσίας <της Χώρας, τη σημαία της οποία δικαιούται να φέρει το πλοίο>.

Η παρ. 3 διαμορφώθηκε από την παρ. 55 του παραρτήματος του άρθρ. Ι Π.Δ. 233/22 Ιουν. - 5 Ιουλ. 1983 (ΦΕΚ Α' 86).

Το παραρτημ. ΙΙΙ αντικατεστάθη δια του Νομ. 635/1977.

[Αρχή Τροποποίησης] Παράρτημα IV

Σήματα Κινδύνου

1. Τα ακόλουθα σήματα, χρησιμοποιούμενα ή επιδεικνυόμενα είτε μαζί είτε ξεχωριστά, καταδεικνύουν κίνδυνο και ανάγκη βοήθειας:

- α) Πυροβολισμός ή άλλο εκρηκτικό σήμα πυροδοτού-μενο κατά διαλείμματα περίπου ενός πρώτου λεπτού,
- β) Συνεχής ήχος παραγόμενος από οποιαδήποτε συσκευή σημάτων ομίχλης,
- γ) Σκυταλίδες ή βολίδες οι οποίες εκτοξεύουν ερυθρούς αστέρες, πυροδοτούμενες διαδοχικώς σε βραχεία χρονικά διαστήματα,
- δ) Σήμα εκπεμπόμενο μέσω οποιουδήποτε συστήματος σημάσεως, συνιστάμενο από την ομάδα . . . - - - . . . (SOS) του Κώδικα MORSE,
- ε) Σήμα εκπεμπόμενο ραδιοτηλεφωνικώς, συνιστάμενο από τη λέξη "MAYDAY",
- στ) Το σήμα κινδύνου N.C. Του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων,
- ζ) Σήμα αποτελούμενο από τετράγωνη σημαία, έχοντας άνω ή κάτω αυτού, σφαίρα ή οποιοδήποτε άλλο αντικείμενο το οποίο μοιάζει με σφαίρα,
- η) Φλόγες επί του πλοίου (όπως από καιόμενο βαρέλι πίσσας, πετρελαίου κ.λ.π),
- θ) Φωτοβολίδα αλεξιπτώτου ή βεγγαλικό χειρός που παράγουν ερυθρό φώς,
- ι) Σήμα καπνού που αναπέμπει ποσότητα πορτοκα-λόχρου καπνού,
- ια) Βραδεία και επαναλαμβανόμενη κατακόρυφη κίνηση των βραχιόνων σε πλήρη έκταση,
- ιβ) Συναγερμός κινδύνου με χρήση συσκευών ψηφιακής επιλογικής κλήσης (DSC) εκπεμπόμενου:
 - (i) Στο δίαυλο 70 του φάσματος πολύ υψηλών συχνοτήτων (VHF) ή
 - (ii) Στις συχνότητες των 2187.5 χιλιοκύκλων, 8414.5 χιλιοκύκλων, 4207.5 χιλιοκύκλων, 6312 χιλιοκύκλων, 12577 χιλιοκύκλων ή των 16804.5 χιλιοκύκλων του φάσματος μεσαίων / υψηλών συχνοτήτων (MF/HF),
- ιγ) Συναγερμός κινδύνου στην κατεύθυνση πλοίο -ξηρά, εκπεμπόμενο από το σταθμό "INMARSAT" του πλοίου ή μέσω άλλου σταθμού παρόχου κινητών δορυφορικών υπηρεσιών που φέρει το πλοίο,
- ιδ) Εκπεμπόμενα σήματα ραδιοφάρων ένδειξης θέσης κινδύνου,
- ιε) Εγκεκριμένα σήματα εκπεμπόμενα από συστήματα ραδιοεπικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων των αναμεταδοτών "RADAR" του σωστικού σκάφους.

2. Απαγορεύεται η χρήση ή η επίδειξη οποιουδήποτε από τα ανωτέρω σήματα για άλλον σκοπό, πέραν της σημάσεως κινδύνου και της ανάγκης βοήθειας, καθώς επίσης και η χρήση άλλων σημάτων, τα οποία μπορούν να εκληφθούν ως οποιοδήποτε από τα ανωτέρω σήματα.

3. Εφίσταται η προσοχή επί των συναφών μερών του Διεθνούς Κώδικα Σημάτων, του Τόμου III του Εγχειριδίου για τη Διεθνή Αεροναυτική και Ναυτιλιακή Έρευνα και Διάσωση και των ακόλουθων σημάτων:

- (i) κομμάτι πορτοκαλόχρου καμβά με μαύρο τετράγωνο και κύκλο ή άλλο κατάλληλο σύμβολο (για αναγνώριση από αέρος),
- (ii) σημειωτής βαφής. - **ΑΝΤΙΚ. ΤΟΥ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΟΣ IV ΜΕ ΤΟ Π.Δ. 163/14, ΦΕΚ-245 Α/13-11-14 [Τέλος Τροποποίησης]**

Προσάρτημα 2

ΨΗΦΙΣΜΑ I

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ:

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΥΣΑ την ανάγκη συμμετοχής απάντων των Συμβαλλομένων Μερών εις την Σύμβασιν επί των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση 1972, εις την διαδικασίαν τροποποιήσεως της Συμβάσεως ταύτης.

ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΥΣΑ την ανάγκη συμμετοχής εις την διαδικασίαν ταύτην των Συμβαλλομένων Μερών, τα οποία δεν είναι Μέλη του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού, ότε επιχειρείται η μελέτη τροποποιήσεων υπό της Συνελεύσεως του Οργανισμού.

ΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ΥΠ' ὌΨΙΝ ότι δύναται να ληφθῆ μέρος υπό του Οργανισμού δια τοιαύτην συμμετοχήν Χωρών, αι οποίαι δεν είναι Μέλη του Οργανισμού.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ὅπως συστήσῃ εις την Συνέλευσιν την πρόβλεψιν συμμετοχής, μετά δικαιώματος ψήφου, απάντων των Συμβαλλομένων Μερών εις την Σύμβασιν, περιλαμβανομένων και εκείνων, τα οποία δεν είναι Μέλη του Οργανισμού, ότε θέματα αφορώντα εις τροποποιήσιν των Διεθνών Κανονισμών προς

Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση, 1972 μελετώνται υπό της Συνελεύσεως του Οργανισμού.

Προσάρτημα 3

ΨΗΦΙΣΜΑ ΙΙ

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ:

ΕΝ ΕΠΙΓΝΩΣΕΙ της ανάγκης και εγκαίρου θέσεως εν ισχύϊ της Συμβάσεως επί των Διεθνών Κανονισμών προς Αποφυγήν Συγκρούσεων εν Θαλάσση 1972.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, όπως συστήση εις τας Χώρας, αι οποία προτίθενται να μετάσχουν ως Μέρη της Συμβάσεως, να :

1. Καταθέσουν τα όργανα επικυρώσεως, εγκρίσεως, αποδοχής, ή προσχωρήσεως των εις όσον το δυνατόν έγκαιρον ημερομηνίαν.
2. Εάν δεν έχουν καταθέσει τοιαύτα όργανα προ της 31ης Δεκ. 1973, παράσχουν εις τον Γενικόν Γραμματέα του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού, ουχί αργότερον της ημερομηνίας ταύτης, ένδειξίν τινα περί της περιόδου, εντός της οποίας υπολογίζουν ότι θα δυνηθούν να πράξουν ούτω.